This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

B 1,001,091

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN · LIBRARIES ·

MÉMOIRES

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

PARIS. — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
IMPRIMEURS DE L'UNIVERSITÉ ROYALE DE FRANCE,
Rue Racine, 28, près de l'Odéon

RÉCAPITULATION.

	NAVIRES.	TONNAGE.
. . . . .	1,2"1	523,556
. . . . .	312	96,658
. . . . .	489	162,177
. . . . .	373	200,098
	2,445	982,489
, on ajoute ceux qu'il a été possible pays suivants, savoir :		
IQUES. . . . 15 navires, 4,442 tonn.	•	
. . . . . 12 7,024		
. . . . . 4 1,075		
nsemble. . 31 12,541 ci. .	31	12,541
, général approximatif de.	2,476	995,030

s'est opéré dans les mers de l'Inde et de l'Asie, pour le com-
c ces parages de l'hémisphère oriental la Grande-Bretagne, la
ois, les Pays-Bas, les villes anséatiques, l'Espagne et les États-
ent de 2,476 navires, donnant un transport de 995,030 ton-
aque navire et en moyenne, 400 tonneaux. Le défaut de ren-
ment authentiques n'a pas permis d'établir la même recherche
sances, dont le mouvement propre accroîtrait d'ailleurs assez
hum. Il n'a pas été possible non plus de distinguer, dans ce mou-
i a passé d'un côté par le cap Horn, de l'autre par le cap de

(Document extrait du *Bulletin du Ministère de l'Agriculture et du Commerce*. — Livraison de mai 1842.)

MÉMOIRES

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

MÉMOIRES

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS,

PAR M. J. CORDIER,

DÉPUTÉ DU JURA,

INSPECTEUR DIVISIONNAIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES EN RETRAITE, MEMBRE DE PLUSIEURS SOCIÉTÉS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES

« Dans les Etats bien reglés, les travaux publics sont payés par » ceux qui en profitent; on n'entreprend que des ouvrages pro- » ductifs; on en confie exclusivement l'exécution et l'entretien aux » associations concessionnaires à perpétuité; et les dépenses en » sont remboursées par les générations successives. »

(Conclusion du cinquième mémoire sur les travaux publics)
J. CORDIER

TOME SECOND.

PARIS.

CARILIAN-GŒURY ET V^or^ DALMONT, ÉDITEURS.

LIBRAIRES DES CORPS ROYAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES,

QUAI DES AUGUSTINS, N^os^ 39 ET 41.

1842.

Transportation Library

HE
1146
.C61x
1841
v.2

10/1/31
GL
Gift
5-5-93

CINQUIÈME MÉMOIRE

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

NÉCESSITÉ

DU CONCOURS DES AUTORITÉS LOCALES, ÉLECTIVES ET LIBRES,

ET DES COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES A PERPÉTUITÉ,

POUR LA PROMPTE ET COMPLÈTE EXÉCUTION ET LE PARFAIT ENTRETIEN

DES TRAVAUX PUBLICS PRODUCTIFS.

GÉNIE ET PUISSANCE CRÉATRICE DES ASSOCIATIONS.

Influence désastreuse de la centralisation administrative absolue.

INTRODUCTION DU SECOND VOLUME.

Les recherches historiques du premier volume, sur les canaux et monuments célèbres, entrepris depuis quarante siècles dans les divers empires du monde, nous ont conduit, par le rapprochement des faits, à en déduire des principes généraux d'économie politique, et comme application, à proposer les dispositions fondamentales de la meilleure législation des travaux publics, le but principal de cet ouvrage.

Les documents officiels nouveaux, recueillis dans des États de formes gouvernementales différentes, et que nous publions, viendront confirmer les premières conclusions.

Notre époque mémorable offre aux observateurs un vaste champ d'investigations, et aux législateurs des motifs puissants d'améliorer les lois, et des chances favorables d'obtenir les perfectionnements réclamés.

Depuis soixante ans, deux périodes successives de guerre et de paix presque universelles, ont été fécondes en enseignements utiles qui conduisent à une complète solution des questions législatives sur les travaux publics.

Pendant la période révolutionnaire et guerrière, des empires ont été démembrés ou dissous; d'autres empires agrandis ou créés de leurs débris; des colonies émancipées; des armées de toute nation se provoquèrent au combat des dernières limites de l'univers, parcourant le monde, tour à tour victorieuses et vaincues; des proscrits de toute opinion, l'élite des peuples par le talent, la naissance et les hautes vertus, ont fui, dans leur commune infortune, des patries dites civilisées, mais ingrates, impitoyables, livrées à l'intrigue, ont trouvé une hospitalité généreuse chez des peuples appelés sauvages, les ont dotés, par de saintes lois, des éléments d'une puissance extraordinaire à leur insu vengeresse.

Ces convulsions des peuples furent plus terribles dans leurs effets que les flots de l'Océan soulevés par une tempête extraordinaire, rompant des digues séculaires, détruisant les barrières et les bornes des villages, et les traces même des habitations; toutes les révolutions politiques, les guerres générales surtout, ont coalisé des peuples ennemis, mêlé et pour ainsi dire brassé les populations du monde; ont effacé les limites des États, les haines et les préjugés des nations; ont préparé les nations aux régénérations législatives, comme le déluge a dû précéder la création.

Dans ce naufrage des empires et des peuples, où les uns ont péri et auxquels les autres ont échappé par la puissance de leurs constitutions, on a pu juger, pendant ces épreuves solennelles, le mérite des institutions diverses, et remonter aux causes de la stabilité ou de la mobilité des peuples, de la grandeur ou de la décadence des empires.

Pendant la période de paix presque universelle et d'une durée égale à celle de la guerre, une nouvelle et heureuse carrière est encore ouverte aux méditations.

Les nations, plusieurs fois décimées, longtemps épuisées par les guerres,

sont rentrées dans leurs nouvelles limites; elles ont cherché dans les travaux utiles, et à l'aide d'une législation plus perfectionnée, une prompte réparation des malheurs passés. Toutes prospèrent, mais avec une vitesse plus ou moins rapide, selon le mérite de leurs institutions.

Comparés entre eux dans leur marche progressive, plusieurs États semblent relativement stationnaires et rétrogrades; d'autres États acquièrent une puissance extraordinaire, formidable pour leurs voisins; d'autres enfin n'ont qu'une prospérité factice qui révèle les germes de convulsions nouvelles.

Nous chercherons, dans l'étude des faits, des conclusions utiles à la France.

CHAPITRE PREMIER.

INFLUENCE CONTRAIRE SUR LES DESTINÉES DES PEUPLES, DES ASSOCIATIONS LOCALES INDÉPENDANTES ET UTILES ET D'UNE CENTRALISATION ADMINISTRATIVE ABSOLUE.

En étudiant l'histoire de chaque nation, longtemps avant les guerres et depuis la paix générale, on constate que les États dotés d'administrations communales indépendantes, et d'associations utiles nombreuses, ont été, sans exception, les moins troublées, les dernières envahies, les premières affranchies, les seules conquérantes, et sont maintenant les plus florissantes; exemples, l'Angleterre, les États-Unis, la Suisse.

On reconnaît, d'autre part, que les empires à centralisation administrative absolue ont eu des révolutions plus fréquentes, des succès plus glorieux, d'abord infaillibles, mais des revers définitifs aussi certains et éclatants; enfin ils ont subi une décadence de puissance relative immense; exemples, l'Espagne, le Portugal, la France.

On doit supposer qu'il existe une corrélation entre ces faits divers, qu'ils sont liés comme les conséquences aux causes, et qu'on peut en tirer les conclusions suivantes :

Le repos, l'indépendance et la stabilité des États, leur prospérité permanente et leur puissance séculaire croissante, ne peuvent être obtenus que par des administrations locales affranchies, et par des associations perpétuelles chargées des améliorations intérieures.

Réciproquement, une centralisation administrative absolue multiplie les dépenses improductives, les agents salariés, les impôts; elle provoque les troubles et les révolutions par la misère des peuples et leur désespoir; elle offre, il est vrai, aux princes guerriers de grandes chances de gloire, mais les mêmes probabilités de revers et d'infortunes aussi mémorables.

CHAPITRE II.

EXEMPLES A L'APPUI DES CONCLUSIONS DU CHAPITRE PREMIER, TIRÉS DE LA SUISSE ET DES ÉTATS VOISINS.

Nous prendrons pour termes de comparaison les Suisses et leurs voisins, ayant une conformité parfaite d'origine, de religion, de langage, habitant un sol semblable, sous un même ciel, sur les deux revers des mêmes montagnes ou sur les deux rives opposées des mêmes lacs; tout est matériellement identique; mais les institutions locales sont différentes ou plutôt contraires, et on verra, par les mémoires, que les résultats politiques, nationaux, sont de même opposés.

Le peuple suisse, administré par des autorités électives et locales, et par des associations permanentes, jouit d'une prospérité extraordinaire. Les routes sont belles, les universités célèbres, les professeurs éminents, les monuments utiles nombreux, les fabricants riches, les populations éclairées, aisées, armées; les impôts légers; les familles se perpétuent, l'existence nationale traverse les siècles malgré les échecs temporaires de la fortune. Ce peuple, après des invasions subies ou tentées, revient dans ses frontières séculaires, comme les eaux de ses lacs de beauté, soulevées quelques jours pendant les tempêtes, rentrent dans leurs limites éternelles.

En regard, les peuples voisins, éloignés de leurs capitales, sont soumis à une centralisation administrative excessive, qui tend à devenir de plus en plus absolue, en raison de la distance du chef-lieu.

Ils sont régis par des agents étrangers. On compte, dans chaque ville, des employés de toute dénomination, dépensant, dans leur oisiveté corruptrice, le produit net des travaux des cultivateurs et vignerons. Dans ces États, la centralisation veut tout réglementer, tout diriger, à cinquante et à cent lieues de distance, et exclusivement par ses délégués qu'elle change fréquemment. Elle accroît, outre mesure, les contributions des pays pauvres, et elle les emploie en travaux fastueux, improductifs, dans les contrées riches. Elle sacrifie les populations des campagnes à celles des villes; les provinces à la capitale; les agriculteurs aux monopoleurs; la nation tout entière à une association de cinquante commis, tous plus puissants et plus sollicités que des souverains, en raison des faveurs sans nombre dont ils disposent, par caprice ou par affections.

Dans de tels pays, les chemins vicinaux sont impraticables; les grandes routes mauvaises; les familles anciennes émigrent ou s'éteignent par la misère; les grands édifices tombent; les ruines même des anciens monuments disparaissent; l'instruction supérieure devient rare; et encore quelques règnes de cette centralisation, et alors les générations à venir, épuisées, opprimées, découragées, méconnaîtront l'histoire, les noms même de leurs illustres ancêtres; elles marchent de plus en plus à la barbarie.

CHAPITRE III.

NOUVEAUX EXEMPLES A L'APPUI DES CONCLUSIONS DU CHAPITRE PREMIER, TIRÉS DE LA SITUATION DES POPULATIONS DU JURA A DIVERSES ÉPOQUES.

Pour confirmer ce qui précède, nous comparerons le sort différent d'une même contrée régie successivement, d'abord par des institutions locales et provinciales indépendantes, et ensuite par une centralisation administrative absolue.

Dans le premier cas, cette contrée possédait un parlement souverain, une université célèbre, fréquentée par la jeunesse d'Allemagne, de Flandre et d'Espagne, qui venait s'instruire; elle fut une pépinière de savants professeurs et jurisconsultes, dont plusieurs furent ambassadeurs, ministres, et la plupart membres du parlement. Les autorités des villes, élues par les habitants, levaient des impôts pour les dépenses intérieures, dirigeaient elles-mêmes les travaux, et administraient gratuitement, avec économie et vigilance. Les frontières étaient protégées par des forts et par des milices nombreuses armées, exercées, dévouées. Ces contrées ont produit des guerriers célèbres, ont défendu leurs institutions avec héroïsme, et n'ont été conquises que par le concours de la trahison, de la perfidie et du délaissement du souverain. Par l'influence de belles institutions, la province étant administrée par elle-même et les impôts très-légers, dépensés sur place, le pays était prospère, la population restait sédentaire, attachée et dévouée à la patrie.

Sans doute, à la suite des guerres et de tous les fléaux qu'elles engendrent, le peuple des campagnes eut à subir l'usurpation de ses franchises, de ses libertés, et plus encore l'exagération sans limite des droits féodaux. Des réformes étaient indispensables et urgentes. En rappelant le passé national, ce n'est point un regret exprimé, mais un avertissement donné, que les populations des villes, qui ont joui longtemps de beaucoup

d'indépendance, d'une administration éclairée et zélée, ont des droits incontestables à de parfaites institutions.

De justes réformes ayant été refusées, et les révolutions accomplies, ces contrées obtinrent d'abord tout ce qu'elles avaient demandé et souhaité : la suppression des impôts indirects et des droits usurpés, une administration indépendante, gratuite, par les élus du pays; des milices organisées, exercées, et toutes les espérances de liberté et de prospérité.

Mais, avec le temps, ces divers avantages ont été successivement et de nouveau ravis par une centralisation administrative ressuscitée des plus mauvais temps de la régence et du règne de Louis XV; des lois uniformes pour tous les climats et sols différents, aveugles par leur inflexible égalité, ont soumis aux mêmes capitations les montagnards du Jura, les riches fermiers de la Beauce, et les opulents manufacturiers et financiers des grandes villes; elles ont frappé des mêmes impôts, d'ailleurs exceptionnels, les vins de peu de valeur et d'un difficile débit du Jura, et les vins généreux, d'un prix dix fois plus élevé, de Bourgogne et de Bordeaux.

Enhardie par ses succès, la centralisation administrative, toujours plus active, a su enlever une à une les franchises des autorités locales. Elle a composé du faisceau de chaque attribution ravie à toutes les communes des divisions ministérielles, des directions générales, des ministères où les dossiers de milliers d'affaires locales viennent s'empiler, s'enterrer ou s'égarer dans des palais somptueux.

Les villes de ces contrées, affranchies par des chartes du XII^{e} siècle, n'ont plus, depuis les révolutions et par elles, les libertés exercées pendant six siècles de nommer leurs maires, leurs curés, leurs professeurs, receveurs, etc. Elles ne peuvent plus prélever d'impôts, en faire l'emploi sans une autorisation préalable d'un agent ministériel étranger au pays.

La centralisation, toujours plus absolue, s'est emparée de l'administration des grandes routes, des routes secondaires; elle intervient même dans les réparations des chemins vicinaux, des églises, des maisons communes, des écoles, des hospices, etc. Elle a supprimé la mendicité, par ordre, non en créant des travaux productifs immenses, ou en réduisant

les impôts, mais en multipliant les espèces de prisons appelées hospices, et élevées à grands frais.

L'administration est parvenue, par le rétablissement des impôts indirects, l'exagération croissante des charges, la suppression des associations militaires locales, l'accroissement de ses agents étrangers, à mécontenter les populations; elle a, pour ainsi dire, ouvert les frontières et livré le pays aux invasions des puissances étrangères.

Les villes, depuis la centralisation et par son influence délétère, ont perdu les principales familles éclairées, dévouées, qui en étaient l'ornement et la puissance; elles sont privées de ces puissants moyens de civilisation, de bonheur et de prospérité dans la paix, de sécurité contre l'étranger.

CHAPITRE IV.

LES ADMINISTRATIONS LOCALES ET LIBRES, TOUJOURS INDISPENSABLES, NE SONT PLUS SUFFISANTES DANS UN GRAND ÉTAT; IL FAUT EN OUTRE, POUR SA SÉCURITÉ ET SA PROSPÉRITÉ, LE CONCOURS DES ASSOCIATIONS PERPÉTUELLES POUR L'EXÉCUTION DE GRANDS TRAVAUX INDISPENSABLES.

De belles institutions libres, communales et provinciales, pouvaient assurer autrefois la prospérité, la stabilité d'un vaste empire purement agricole. La commune affranchie, peu imposée, administrée par ses élus, avait tous les éléments de vie, de conservation et de bonheur, comme partie intégrante des empires agricoles. Les souverains, riches en domaines et en troupeaux, vivaient de leurs produits et laissaient aux agriculteurs des campagnes la presque totalité de leurs revenus.

Mais depuis soixante ans, les progrès des sciences, de l'art militaire et du luxe, ont imposé aux gouvernements la nécessité d'ordonner des dé-

penses considérables nouvelles et l'obligation d'y satisfaire par l'accroissement des impôts.

Les ingénieurs ont enrichi le monde de découvertes admirables, dont les applications, plus ou moins générales, promptes et parfaites, sont destinées à changer l'équilibre de la puissance et les destinées respectives des empires.

Les nations qui, les premières, profitant de ces découvertes, disposeront d'un réseau complet de canaux et de chemins de fer, et qui sauront en même temps créer des flottes à vapeur nombreuses, ne manqueront pas de s'emparer du monopole du commerce, de la domination des mers. En temps de guerre, elles dévasteront les provinces frontières de leurs voisins, dépourvus de ces nouvelles machines; elles brûleront leurs villes avant que leurs troupes, comme enchaînées sur le sol par la lenteur de leurs marches, aient eu le temps d'arriver sur les points envahis et déjà ruinés.

Ainsi, sans vue de conquête, et par les seules nécessités de la conservation, chaque grand empire, la France surtout, doit posséder une quantité de vaisseaux à vapeur et une étendue de chemins de fer, dans le rapport de la circonférence de ses frontières et de la puissance des nations rivales.

Mais les dépenses de ces constructions et de leur exploitation sont excessives; on ne peut en exiger l'acquittement immédiat par l'impôt annuel sans ruiner le propriétaire et l'agriculteur. Il devient nécessaire de demander à une autre science nouvelle, celle de l'économie politique, les moyens de créer, sans addition d'impôts, les ressources qu'exigent l'exécution et l'exploitation de ces inventions nationales.

On démontrera que le problème ne peut être résolu que par des associations affranchies, perpétuelles, protégées et encouragées par les lois.

Sans anticiper sur cette importante discussion, l'objet d'un mémoire spécial, nous nous bornerons à rappeler les conclusions des premiers mémoires.

Le gouvernement d'un grand état qui veut administrer lui-même devient, par la force des choses, absolu, et par là imprévoyant et aveugle. Il préfère des favoris solliciteurs aux hommes de génie, par caractère in-

dépendant ; il n'entreprend que des ouvrages gigantesques, fastueux ; il exécute lentement, avec luxe et chèrement ; il termine rarement, et n'entretient presque jamais : il rend ainsi improductifs même les ouvrages les plus utiles, et les impôts enlevés aux populations. Enfin, il impose toutes les charges des entreprises précisément à la génération du moment, qui ne doit pas en jouir. Il tend donc à se rendre de plus en plus impopulaire, à ruiner le pays, et à le livrer aux invasions des nations rivales enrichies par une administration plus prévoyante.

Les associations, chargées des travaux à leurs frais et périls, choisissent, au contraire, les administrateurs les plus capables, les ingénieurs les plus célèbres. Les actionnaires concourent avec zèle au succès des travaux et de leur exploitation ; tous s'instruisent par l'expérience, et s'attachent, par leurs œuvres, à la prospérité du pays, à la stabilité du gouvernement, au maintien de la paix, source pour eux de richesses.

Si l'entreprise ne s'achève pas, le public ne contribue point dans les pertes ; si elle réussit, il n'en use que parce qu'il obtient une économie ou un avantage. Les populations éloignées ne sont point imposées pour des ouvrages dont elles ne jouissent pas. La génération présente n'est pas condamnée à rembourser le capital d'un travail dont elle ne doit pas profiter ; les générations futures, appelées à partager les profits des améliorations, contribuent également à rembourser le prix des travaux.

En définitive, puisqu'un système complet de canaux, de chemins de fer, est nécessaire à la prospérité et à la défense d'un empire entouré d'états puissants par ces avantages ; puisqu'aucun gouvernement d'un grand peuple n'est parvenu, depuis quatre mille ans, à terminer ou du moins à maintenir en bon état une entreprise étendue et productive ; puisqu'enfin, des associations, concessionnaires à leurs frais et périls, sont seules capables d'exécuter avec habileté et à maintenir en parfait entretien de grandes entreprises utiles, il est donc indispensable et urgent d'appeler le concours des associations, et de créer une législation spéciale qui gagne leur confiance, provoque leur intervention, et les rende nombreuses et florissantes.

CHAPITRE V.

NOUVEAUX ARGUMENTS QUI CONSTATENT LES INCONVÉNIENTS, LES DANGERS, L'INJUSTICE DE L'EXÉCUTION DES CANAUX, DES CHEMINS DE FER, DES VAISSEAUX A VAPEUR, PAR LE GOUVERNEMENT D'UN GRAND EMPIRE.

Les canaux, les chemins de fer, enrichissent pendant la paix les contrées qu'ils traversent, et servent à les protéger et à les défendre pendant la guerre; il en est ainsi des vaisseaux à vapeur. Il y aurait donc injustice de faire payer par les populations des frontières éloignées, exposées sans défense à l'ennemi, des travaux et des dépenses uniquement profitables à quelques contrées privilégiées. L'exécution, d'ailleurs, fait répandre sur les lignes de canaux et de chemins de fer un million par lieue, réparti aux ouvriers des localités, et qu'on ne peut imposer à des contrées qui manquent de grandes routes et même de chemins vicinaux praticables.

Les canaux, les chemins de fer, les vaisseaux à vapeur, sont sans doute d'utilité générale, comme les ponts et les moulins à blé sur les rivières, comme les églises et les hôpitaux. Mais si une ville veut des monuments fastueux au lieu de simples édifices, faut-il que les montagnards des Alpes, du Jura et des Pyrénées, payent plus cher le sel, l'air et la lumière, maintenant taxés par capitation, pour élever les monuments des villes ou exécuter des ouvrages de luxe, comme les chemins de fer?

Le gouvernement doit convier, les populations intéressées, à exécuter elles-mêmes, et à leurs frais et périls, les améliorations qu'elles réclament; sauf à leur accorder des secours, les mêmes pour toutes, et dans le but d'assurer la concession et le succès des entreprises.

Le gouvernement d'un grand état qui entreprend lui-même des travaux sur le fonds des contribuables, n'est pas seulement par nécessité injuste; il est, de plus, imprévoyant et imprudent.

En effet, tout grand projet de canal ou de chemin de fer, entre deux points extrêmes et éloignés, a, de nécessité, plusieurs solutions. Chaque

direction proposée est ardemment sollicitée par les populations riveraines des diverses lignes en projet, et chaque population repousse comme une calamité les lignes rivales. Le gouvernement fait un choix unique entre tous les projets : dès lors, il mécontente les contrées délaissées ; s'il veut plus encore, s'il prétend les imposer pour ces ouvrages, s'il exige que des populations déshéritées payent l'instrument de leur propre ruine, il soulève les haines et un mécontentement presque universel : il y a donc danger, et dès lors imprévoyance.

Un gouvernement d'un grand pays qui voudrait se réserver tous les monopoles anciens, et s'attribuer les monopoles nouveaux, en construisant lui-même les canaux, les chemins de fer, en se chargeant de leur exploitation, des transports des marchandises et des voyageurs, ne mériterait-il pas, de la part du souverain, le reproche adressé par Justinien à la célèbre impératrice, prise sur le théâtre, qui se livrait à des spéculations commerciales avec des courtisans : « *Je suis empereur, et vous me faites patron de galère ; comment voulez-vous que le peuple vive et paye les impôts, lorsque vous lui enlevez les moyens de travailler ? Si vous avez des contestations, dans votre négoce, avec des particuliers, comment obtiendront-ils justice contre vous ?* » Justinien fit brûler le vaisseau chargé des marchandises de l'impératrice.

Par les mêmes motifs, et de plus puissants, le gouvernement d'un grand pays doit renoncer aux entreprises, aux exploitations, qui enlèvent aux artisans les moyens d'existence, et aux capitalistes l'emploi de leurs fonds. Il doit même concéder à des compagnies, à perpétuité, les canaux qui lui appartiennent, afin d'en assurer les perfectionnements, les développements, et de créer ainsi plus de travaux pour les ouvriers et plus de prospérité dans le pays.

On n'hésite pas à déclarer que toute intervention, même indirecte, d'un gouvernement dans les travaux de canaux et les chemins de fer, doit entraîner la ruine des entreprises commencées, et devient le plus grand obstacle à l'exécution des lignes en projet, comme à la stabilité et à la prospérité générale du pays.

CHAPITRE VI.

DE LA LÉGISLATION A ÉTABLIR POUR APPELER LE CONCOURS ET ASSURER LE SUCCÈS DES COMPAGNIES EXÉCUTANTES.

On n'a pas à improviser une législation et à proposer des dispositions hasardées. Nous avons, en France, l'expérience séculaire d'une législation dont mille succès, dans tous les pays, ont confirmé l'efficacité, la perfection et la fécondité.

La France, comme les Pays-Bas, et ensuite l'Angleterre et les États-Unis, lui doivent les plus beaux monuments utiles et les principaux éléments de leur première puissance.

Les dispositions fondamentales de la législation des associations généralisées pour tous les pays peuvent se réduire aux suivantes, la plupart extraites des édits de Henri IV relatifs à la concession du desséchement des marais et des canaux à ouvrir :

1° La concession de tout canal ou chemin de fer doit être donnée à perpétuité, en toute propriété incommutable, ne relevant que du souverain;

2° L'association des propriétaires et capitalistes doit être préalable; les noms des principaux actionnaires doivent être inscrits dans l'acte de concession ;

3° Toutes les actions doivent être nominales, les actions aux porteurs étant interdites ;

4° L'association doit être affranchie de tout contrôle du gouvernement, soit pour le choix des projets de détails, soit pour la direction des travaux et l'exploitation des ouvrages; de même que l'administration d'un grand domaine, d'une usine, est laissée aux propriétaires ;

5° Les tarifs, considérés comme maximum, doivent être plus élevés que les chiffres donnés par les calculs, afin de tenir compte des éventualités des pertes. L'association doit avoir seule la faculté de diminuer les tarifs, à la condition de les maintenir invariables pendant une année ;

6° Les canaux et les chemins de fer, les maisons d'habitation et les

agents des associations doivent être affranchis de toutes contributions quelconques, soit publiques, soit locales ;

7° Les fondateurs, administrateurs, ingénieurs, directeurs des associations doivent être non-seulement exemptés d'impôts et de charges quelconques, mais ils doivent recevoir toutes les immunités et les priviléges dont jouissent les grands propriétaires ; s'ils sont étrangers, on doit leur donner gratuitement des lettres de grande naturalisation ;

8° Les agents et ouvriers étrangers employés aux travaux pendant cinq ans doivent être naturalisés et affranchis de tous droits.

Cette législation, instituée par Henri IV, maintenue par Louis XIII et Louis XIV, a été citée par les hommes d'état compétents de tous les pays comme les plus beaux titres de gloire de ces souverains et de leurs illustres ministres Sully, Richelieu, Colbert.

CHAPITRE VII.

LES EMPIRES DE TOUTE DÉNOMINATION OU LA PROPRIÉTÉ EST CONSTITUÉE ET INVIOLABLE PEUVENT, AVEC LE MÊME SUCCÈS, ÉTABLIR LA LÉGISLATION PROPOSÉE, ET OBTENIR DES ASSOCIATIONS POUR TOUTES LES ENTREPRISES SUFFISAMMENT ENCOURAGÉES.

D'après les conditions posées, la propriété d'un canal et d'un chemin de fer est incorporée dans les institutions fondamentales de l'État ; elle devient plus honorable et dès lors plus recherchée que toute autre propriété. La récompense précomptée par le gouvernement est un attrait puissant qui ne peut manquer de convier à ces entreprises les plus hautes et les plus illustres capacités et tous les capitaux d'un empire.

Les concessions des canaux de Briare, du Languedoc, du Loing, d'Orléans, etc., ayant été ainsi réglées au dix-septième siècle, les compagnies de ces canaux ont résisté aux efforts des oppositions de l'époque, à l'ac-

tion de deux siècles, et aux épreuves, plus terribles, des révolutions. Leurs ouvrages ont obtenu de perpétuels perfectionnements.

Nous prendrons pour exemple, les projets de chemins de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou et de Moscou en Crimée. Il nous paraît évident que si ces immenses entreprises, les plus grandes et les plus importantes qu'on puisse tenter sur le globe, étaient confiées à vingt associations organisées d'après ces bases, ces compagnies auraient une durée aussi certaine et un avenir de prospérité aussi grand que celles des canaux de Languedoc, de Briare, exécutés sous un souverain plus absolu que l'empereur de Russie.

Sans doute, les contrées traversées étant encore peu habitées, les produits seraient faibles; mais alors il faudrait ajouter aux clauses précédentes celles qui furent proposées par Vauban. Cet illustre ingénieur demandait que les propriétés riveraines d'un canal fussent divisées en dix zones et imposées en progression décroissante d'après les distances des zones, ou, ce qui revient au même, chaque compagnie pourrait recevoir à perpétuité les concessions des terrains longeant les chemins de fer et les canaux sur une certaine étendue, de mille mètres, par exemple, dans les contrées peu peuplées.

CHAPITRE VIII.

CAUSES DE LA RUINE DE BEAUCOUP DE COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER DANS LES DIVERS EMPIRES.

On sait que pour dresser et diriger un projet de canal ou de chemin de fer avec habileté, il faut que l'ingénieur réunisse, à une profonde instruction dans les sciences exactes, une connaissance parfaite des matériaux et de leur emploi et une grande expérience des travaux divers; on sait aussi que cette même expérience est surtout nécessaire pour apprécier les dépenses, les produits probables et les revenus bruts et nets d'une entreprise,

et que les plus capables peuvent se tromper dans ces appréciations difficiles, en raison de la multiplicité des éléments à combiner, la plupart variables, et par des causes instantanées que la sagacité humaine ne peut prévoir.

Les chemins de fer, plus que les canaux, exigent surtout, par leur nouveauté et leurs dépenses excessives, ce concours de l'expérience et des hautes lumières spéciales, soit pour les évaluations des dépenses de construction et d'entretien et des recettes, soit pour le règlement des clauses du contrat.

Cependant, par une espèce de fatalité, les promoteurs des entreprises, législateurs, financiers, directeurs, exécutants, n'ayant pour la plupart aucune expérience, aucune connaissance des travaux et des questions législatives à résoudre pour en assurer le succès, se sont précipités dans ces entreprises, pour eux aventureuses et inconnues, avec une impatience et une confiance aveugle jusqu'alors inouïes.

Dans ces nouvelles loteries, chacun croyait à sa fortune, espérait retirer des profits immédiats, et laisser les chances de pertes au public crédule et avide de nouveautés. L'administrateur accordait la concession d'un chemin de fer à un financier protégé, comme le don d'une riche mine; celui-ci répartissait le capital et concédait des actions aux premiers souscripteurs à titre de faveur, en se réservant toutefois un profit; les souscripteurs successifs en usaient de même; à la fin, les derniers détenteurs ou actionnaires définitifs se sont trouvés chargés d'une entreprise dont ils ignoraient les détails, et les dépenses et les chances.

La principale cause de tant de désastreux mécomptes doit être attribuée aux clauses des contrats; la législation actuelle amènera inévitablement, plus tôt ou plus tard, la ruine de la plupart des entreprises ainsi réglées.

Nous n'hésitons pas à déclarer que toute concession de chemin de fer qui n'est pas accordée à perpétuité, en toute propriété incommutable, ou qui n'est point, pour ainsi dire, incorporée dans la constitution fondamentale de la propriété de l'empire, est frappée de mort; elle doit ruiner les premiers actionnaires et même les compagnies successives. Les secours du gouvernement se perdront, comme les fonds des actionnaires, sans rendre la vie à ces malheureuses sociétés.

Par ces désastres, le pays perd l'espoir de beaucoup d'améliorations analogues; seulement les exploitants de la centralisation administrative

disposant du droit de vie et de mort sur les compagnies, jouissent d'une progression de pouvoir, et prospèrent par l'infortune générale, comme ces usuriers impitoyables élèvent le tarif de leurs capitaux et s'enrichissent plus rapidement à mesure que la misère du peuple s'accroît.

Les inventeurs et partisans des concessions temporaires, du droit de rachat, des tarifs très-bas et de toutes les charges excessives imposées aux compagnies de canaux et de chemins de fer, sont sous tous les rapports, et à leur insu, les plus grands, sinon les seuls obstacles à ces grandes améliorations; et à part quelques spéculateurs financiers protégés et épargnés, ils ruinent les actionnaires, anéantissent les capitaux, privent le pays des plus importantes améliorations; ils condamnent les ouvriers et artisans non propriétaires, en France de sept millions d'âmes, à ne laisser à leurs femmes et à leurs enfants d'autres espérances que la charité publique et les hospices, seules ressources des deux millions d'indigents alimentés par les classes ouvrières qu'à tous prix on devrait rendre aisées et heureuses par d'immenses travaux productifs bien rétribués.

CHAPITRE IX.

TOUS LES ÉTATS OU LA PROPRIÉTÉ EST GARANTIE SONT MAÎTRES D'OBTENIR, A L'AIDE D'ENCOURAGEMENTS SUFFISANTS, LE CONCOURS DES ASSOCIATIONS ET LES RESSOURCES NÉCESSAIRES A L'EXÉCUTION DES PLUS GRANDES ENTREPRISES PRODUCTIVES.

Les dépenses d'un chemin de fer, par exemple, comprennent : l'achat des terrains, les terrassements, la fourniture des matériaux, du bois, de la pierre, du fer, les travaux d'art, les journées d'ouvriers et de chevaux, et se composent en définitive en très-grande partie de la nourriture partout abondante des hommes et des chevaux.

L'entreprise étant supposée productive et réclamée par les populations

des localités traversées, les propriétaires de terrains, de bois, de carrières, d'usines à fer, etc., les entrepreneurs de travaux s'empresseront de souscrire dans la proportion de leurs intérêts et de leurs ressources, lorsque les clauses du contrat garantiront à perpétuité la propriété.

On peut compter généralement sur une souscription de moitié du capital à dépenser.

Le gouvernement a intérêt d'intervenir pour l'autre moitié, non par un don gratuit, mais par un prêt sans intérêt pendant dix ans, et avec intérêt à trois pour cent par an et un pour cent d'amortissement pendant trente-sept ans, à partir de la dixième année.

Le gouvernement retirerait directement et par les avantages généraux plus que les intérêts de ses avances; les impôts divers croîtraient, la prospérité serait rapide par l'extension des travaux.

Son concours, partout le même, étant offert aux diverses associations, nulle localité n'aurait à se plaindre et ne serait frappée de surcharge d'impôt, d'après ce fait évident que l'exécution des ouvrages produirait un excédant de recettes dépassant les intérêts perdus du capital avancé.

Lorsque avec de tels encouragements les associations ne se formeront pas, il y aura certitude que l'entreprise ne doit pas être productive, et qu'il faut encore l'ajourner.

Dans tous les pays, les propriétaires et financiers s'engagent dans les entreprises de travaux publics avec plus d'ardeur que dans les autres spéculations, par cela même qu'elles sont aventureuses, et surtout plus honorables. Il ne sont arrêtés que par les rigueurs excessives d'une législation hostile, ou par les probabilités de l'arbitraire de la centralisation administrative.

Lorsqu'un gouvernement a l'imprudence d'avancer que le pays n'a pas l'esprit d'association et les ressources nécessaires aux travaux, on est en droit de lui répondre, avec certitude de prévoir la vérité :

« *Vous vous condamnez vous-même, en accusant le pays de manquer de confiance, et de refuser d'entrer dans des associations utiles et nationales. Sans doute vous n'aurez pas respecté des traités publics et solennels; vous aurez abusé, contre des compagnies et des particuliers, de votre pouvoir discrétionnaire; vous êtes encore supposé capable de*

violer les nouveaux contrats. D'ailleurs vous ne voulez pas sincèrement des associations, puisque vous leur refusez les clauses sans lesquelles elles ne peuvent prospérer ni même se former. Vous préférez conserver une autorité discrétionnaire, avoir toujours des faveurs et des disgrâces à dispenser selon votre caprice. Vous prétendez encore enrichir, par des travaux de votre choix, vos localités et vos amis avec les impôts payés par tous, sans tenir compte de la détresse des peuples éloignés. Vous sacrifiez aux jouissances d'une souveraineté administrative usurpée, le repos du gouvernement, l'avenir même d'une grande nation; votre puissance absolue engendrera de nouvelles catastrophes.

Beaucoup de faits viennent justifier l'ensemble de ces remarques sévères :

La centralisation ose dire que le pays n'a pas le génie des associations et les capitaux nécessaires; et en même temps elle repousse avec dédain les efforts des associations et les offres de capitaux. Elle répond aux compagnies qui présentent des projets de dix lieues, de vingt lieues, de trente lieues de longueur, c'est-à-dire trois fois plus étendus que le chemin de fer de Manchester à Liverpool : Votre entreprise n'est pas nationale, nous ne voulons que de grandes lignes partant de Paris, comme centre, et s'étendant jusqu'aux dernières limites du royaume. Par une amère dérision, elle propose aux compagnies de se charger, à leurs frais et périls, d'entreprises de soixante lieues, de cent lieues, avec les réserves de confiscation et de révision des projets, et en même temps elle refuse de produire son cahier des charges, elle ôte ainsi la possibilité de toute association aux propriétaires qui auraient la volonté, le talent et tous les capitaux nécessaires.

En général, c'est à l'arbitraire administratif qu'il faut attribuer la ruine de quelques compagnies, l'état de détresse des autres, et l'éloignement des capitalistes de toute association nouvelle.

Cinq conditions sont indispensables pour donner la confiance aux associations et obtenir par elles tous les travaux utiles : 1° la concession des entreprises à perpétuité et en toute propriété incommutable; 2° l'affranchissement de toutes contributions et charges quelconques; 3° l'affranchissement de toute servitude administrative dans la direction des travaux; 4° un tarif suffisant; 5° des encouragements ou des prêts sans intérêt

pendant dix ans, et remboursement des avances à longs termes et à un faible intérêt.

Tout gouvernement, pouvant accorder ces clauses, est donc maître de constituer des associations nombreuses, et de créer, par leur concours, toutes les entreprises utiles.

CHAPITRE X.

DISPOSITIONS LÉGISLATIVES A PRENDRE POUR RÉTABLIR LA CONFIANCE ET FONDER LE SYSTÈME D'ASSOCIATION EN FRANCE.

Une compagnie soumissionnaire d'un grand travail ne peut s'organiser à l'improviste. Il faut que les fondateurs étudient les localités, fassent dresser des projets, inspirent confiance dans le succès; il faut avant tout qu'ils aient la certitude d'obtenir des contrats favorables, inviolables et sacrés.

Maintenant nulle législation raisonnable n'est encore établie; tous les précédents se contredisent; la centralisation a tantôt prêté ou donné des fonds; tantôt elle a garanti un minimum d'intérêts; toujours elle s'est réservé l'arbitraire par des clauses exorbitantes, l'approbation des plans, des projets, la révision des tarifs, le rachat et la confiscation des travaux dans vingt circonstances qu'il dépend d'elle de faire naître et qui n'ont jamais manqué de se présenter quand elle l'a voulu.

Avec cette perspective d'avenir et ces chances d'abus de pouvoir discrétionnaire, il est impossible qu'une véritable association ose se former et exposer de grands capitaux au sort des caprices administratifs.

Le public ne pourra croire à la volonté du gouvernement d'encourager les associations et d'en protéger le génie, que dans le cas où il adopterait les dispositions législatives suivantes ou analogues :

Art. 1^er^. Tous les canaux achevés appartenant à l'État, seront concédés

à perpétuité en toute propriété par adjudication publique, et avec concurrence; le prix de vente sera remboursé par annuité d'un pour cent du prix du capital, à payer pendant trente-sept ans, avec intérêt de trois pour cent.

Art. 2. Les canaux entrepris par l'État, ou avec son concours, et non achevés, seront de même vendus à perpétuité, par adjudication avec publicité et concurrence; l'enchère ou le rabais portera sur la somme à recevoir par l'État ou à payer par lui selon le degré d'avancement des travaux, les dépenses encore à faire et les charges à supporter.

Art. 3. Les intérêts du gouvernement dans les canaux accordés à des compagnies financières, seront de même adjugés à perpétuité; l'enchère ou le rabais devant porter sur la somme à payer à l'État par l'adjudicataire, ou sur la somme à recevoir par lui du trésor.

Art. 4. A l'avenir, toutes les concessions de canaux et de chemins de fer seront données, en toute propriété, aux compagnies qui auront dressé des projets à leurs frais et rempli les conditions prescrites.

Art. 5. Les anciennes compagnies de canaux et de chemins de fer qui auront subi des pertes par des actes administratifs, par des délais constatés, et qui ont encore une jouissance de plus de quarante ans, recevront la concession à perpétuité de ces canaux et chemins de fer.

Art. 6. Les compagnies concessionnaires des canaux et des chemins de fer auront seules l'administration de l'exécution et de l'exploitation de leurs entreprises.

Art. 7. Le gouvernement accordera à toutes les nouvelles associations un prêt de six cent mille francs par lieue de canaux et de chemins de fer sans intérêt pendant dix ans, et avec intérêt de trois pour cent par an et une annuité de un pour cent par an pendant trente-sept ans pour amortissement.

Par ces mesures ou d'autres semblables, toutes les entreprises utiles seraient soumissionnées, promptement exécutées et parfaitement entretenues. Nous montrerons dans la suite que le gouvernement obtiendrait de grands avantages par ces dispositions.

CHAPITRE XI.

DE L'ORDRE DE PRIORITÉ DES LOCALITÉS DANS LE CHOIX DES PROJETS DE CANAUX ET DE CHEMINS DE FER.

La houille est le moteur de la puissance des machines à vapeur employées sur les chemins de fer, sur les vaisseaux, dans les manufactures; comme combustible, c'est aussi la matière la plus nécessaire aux populations des ports et des villes de fabriques, et celle qui donne aux canaux les plus grands poids à transporter et les principaux revenus. Par tous ces motifs, les premiers canaux et chemins de fer doivent partir des terrains houillers, des mines de sel, des grandes forêts en plaine, et être dirigés aux ports les plus voisins de la mer ou des grandes rivières, aux villes de fabriques et aux centres de consommation.

C'est ainsi que les associations, plus habiles dans les calculs que des gouvernements, ont procédé en Angleterre et aux États-Unis. Les améliorations ont toujours commencé en partant des ports et des mines, et en avançant aux grands centres manufacturiers.

Ainsi, en Angleterre, les associations ont ouvert les premiers canaux et chemins de fer dans les terrains les plus riches en mines de houille, de fer, d'ardoise, de sel, etc., et particulièrement les houillères du pays de Galles, du duc de Bridgewater, de Newcastle, de Glascow; elles ont fait pénétrer les nouvelles voies par cent embranchements dans les ports et les villes voisines, et n'ont songé à ouvrir les grands chemins de luxe, partant de la capitale et allant aux extrémités, que lorsque les ingénieurs et administrateurs avaient acquis une grande expérience, et inspiré par des succès la confiance aux capitalistes.

Sur le continent, d'autres conditions sont à remplir; le premier devoir du gouvernement est de protéger, par des canaux et des chemins de fer, les frontières plus exposées qu'autrefois par les coalitions permanentes et hostiles et par les immenses progrès militaires au dehors.

D'après ces considérations, que nous avons déjà présentées dans la se-

conde section du premier volume, le chemin de fer le plus national et le plus urgent à ouvrir est celui de Dunkerque allant à Lille, Douai, Bouchain, s'unissant à Valenciennes et Cambrai, desservant toutes les mines de houille du nord et de la Belgique, et se prolongeant ensuite à Saint-Quentin, Chauny, Compiègne, Paris, avec un embranchement de Chauny à la Fère, Landrecies, Maubeuge, et continué sur le territoire belge à Charleroi; un second embranchement de Compiègne irait à Soissons, Sedan, Charleville.

Les premiers travaux devraient partir de Valenciennes à Bouchain, Cambrai et Saint-Quentin, et de Bouchain à Douai, Lille, Dunkerque et Calais. Par là les ports de la Manche seraient liés aux places de guerre et aux mines de houille; la France serait en mesure d'organiser en quelques jours des expéditions maritimes, en face du seul point vulnérable de la seule puissance rivale toujours hostile ouvertement ou par sa diplomatie sur tous les points du globe.

Les autres lignes, également nationales et urgentes, doivent lier Strasbourg à Metz, Verdun, Sedan, et dès lors à Compiègne, Lille et Dunkerque.

Sur l'autre frontière, la ligne de chemin de fer de Strasbourg doit être continuée à Besançon, Dôle, Châlons, port le plus important de la Saône où débouche le canal du Centre. La ligne de Châlons à Lons-le-Saunier a été aussi jugée, par tous, comme des plus importantes pour la défense de la chaîne du Jura et l'exploitation des mines inépuisables de sel gemme de Montmorot, et autres mines de ces contrées.

Comme ligne commerciale, le chemin de fer de Marseille à Arles, à Nîmes, Alais, mettant en communication nos ports et les mines de houille, est encore un des plus nécessaires à établir.

Il en est encore ainsi des autres chemins de fer dirigés des autres terrains houillers et continués jusqu'aux ports de mer ou des fleuves, dont le perfectionnement est également indispensable.

Si au lieu de suivre cet ordre rationnel, que les associations ont adopté ailleurs par une prévoyance fruit de l'expérience et du génie, on prétend consacrer toutes les ressources de la France à de nouveaux travaux gigantesques partant toujours de la capitale, on achèvera de ruiner la France

par des dépenses improductives, et on empêchera dans les départements éloignés, épuisés, les améliorations les plus nécessaires.

Les travaux de la Belgique, toujours cités comme modèles, et à l'appui de l'intervention, supposée heureuse, d'un gouvernement dans les entreprises de chemins de fer, nous serviront d'exemple pour combattre l'adoption d'un pareil système, soit pour la priorité et le choix des tracés, soit pour le mode d'exécution.

Le gouvernement belge, par cette propension de toute administration de vouloir centraliser et usurper les attributions du pays, a repoussé les compagnies exécutantes, et s'est fait autoriser par les Chambres à exécuter les chemins de fer et à les exploiter aux frais des contribuables, malgré les justes réclamations des hommes très-éclairés et expérimentés, toujours en minorité.

Tous les fonds demandés par les ministères ont été, sans réserve, accordés par les Chambres; des ingénieurs très-capables ont dirigé les travaux; la plupart des lignes sont achevées, parfaitement exécutées et partent de la capitale.

Parce que ces lignes appartiennent à l'État, c'est-à-dire à tout le monde, elles ne sont la propriété de personne; le gouvernement ne s'est point attaché plus intimement les populations. Les chemins de fer convergeant tous à Bruxelles, peuvent le même jour, en quelques heures, y porter trente mille novateurs qui se rendraient maîtres de la capitale, et en peu de temps du royaume. Au premier éveil d'une conspiration, il a fallu rassembler sur les frontières de France une armée de vingt mille hommes pour parer aux événements qu'on redoutait.

Par un système contraire, on eût créé en Belgique vingt associations puissantes qui auraient exécuté les mêmes chemins de fer et plus de chemins de fer; ces associations auraient donné à ces travaux une direction plus conforme aux anciens intérêts et aux vœux des populations.

Des compagnies auraient desservi plus directement, plus convenablement Gand, la principale ville manufacturière de la Belgique et du continent, qui serait plus satisfaite.

Ces compagnies eussent associé aux destinées du gouvernement cent mille familles honorables, influentes, que nul lien n'y rattache.

L'intervention du gouvernement a donc été malheureuse, et par le choix des tracés, et par le système d'exécution des travaux; et, sous ce double rapport, un tel exemple est un haut enseignement en faveur des associations.

La faute serait bien plus grande en France, si on commençait les chemins de fer en partant de Paris; et si l'État choisissait les projets et voulait les exécuter, il mécontenterait les populations composant les dix-neuf vingtièmes du pays; il les obligerait à payer des travaux dont elles ne profiteront pas et qui leur seraient très-préjudiciables, et il leur enlèverait toutes les ressources indispensables aux améliorations intérieures.

CHAPITRE XII.

NÉCESSITÉ ET POSSIBILITÉ D'ENTREPRENDRE IMMÉDIATEMENT EN FRANCE DES CANAUX, DES CHEMINS DE FER ET AUTRES OUVRAGES PRODUCTIFS POUR UNE SOMME DE DEUX MILLIARDS QUATRE CENTS MILLIONS, A EXÉCUTER EN DOUZE ANS, A RAISON DE DEUX CENTS MILLIONS PAR AN.

La centralisation administrative a principalement contribué à opérer dans la population de France le classement suivant, qui explique les convulsions politiques si fréquentes.

Nombre d'individus salariés par l'État.		627,830	
Comme conséquence de ce chiffre excessif :			
Pensionnaires de l'État.	154,875		
Propriétaires de rentes viagères.	38,305	406,348	1,138,503
Id. de rentes perpétuelles, en raison de la dette publique	213,168		
Individus ayant un emploi exigeant un cautionnement. . .		104,325	
Propriétaires, industriels, agriculteurs, commerçants, artisans, déduction faite des chiffres précédents.			23,861,497
Ouvriers non propriétaires.			7,000,000
Indigents.			2,000,000
Total au 1er janvier 1842.			34,000,000

Pour prévenir les malheurs inhérents à cet état social, le but du législateur doit être, 1° de réduire au moins de moitié le nombre des employés salariés et des pensionnaires dont les appointements et rentes s'élèvent à plus de. . . . . 300,000,000 fr.

2° D'économiser sur cette dépense. 150,000,000

3° De rendre propriétaires, chaque année, un nombre d'ouvriers non propriétaires, de. 300,000

4° De réduire chaque année le nombre des indigents, de. 150,000

Ces divers résultats ne sauraient être obtenus que par des travaux publics productifs, d'une valeur au moins de deux cents millions par an, sans addition d'impôts, et payés moitié par des associations et moitié par les économies sur les dépenses publiques.

On sait que la richesse d'une nation n'est créée que par les travaux utiles, et que les ouvrages improductifs n'augmentent pas plus le capital social qu'une ville incendiée rebâtie à neuf.

On sait encore qu'une demande extraordinaire d'ouvriers, s'élevant au dixième seulement des travailleurs, fait hausser aussitôt les prix de tous les salaires, et met dans l'aisance les diverses classes laborieuses.

Enfin, il est également constaté que lorsque les ouvriers de tous métiers, sont constamment employés et bien rétribués, leurs dépenses plus grandes font prospérer toutes les branches de l'industrie agricole et manufacturière.

Ainsi, une longue expérience des grands travaux nous a toujours confirmé que l'ouverture d'un grand canal, d'une dépense de 800,000 fr. par lieue, donné une vie nouvelle aux campagnes traversées; les cultivateurs s'enrichissent comme les manœuvres, par les transports des matériaux et la vente de leurs produits sur place et à des prix plus élevés qu'autrefois. Dans ces contrées les délits de forêts, la contrebande, cessent; tous les revenus du trésor croissent rapidement; les huissiers et les usuriers ont seuls à souffrir des progrès de l'aisance.

Si l'État exécute directement les travaux, les mêmes résultats sur les bords des canaux et chemins de fer entrepris se réalisent sans doute, mais pour les payer, les impôts à prélever dans des contrées déjà épuisées et désolées, font beaucoup plus d'indigents et de mécontents que les travaux exécutés dans des localités riches, arbitrairement favorisées, ne satisfont d'ouvriers.

Le problème à résoudre consiste donc à trouver les 200 millions à dépenser par an, en ouvrages productifs, sans augmenter les contributions publiques.

La concession à perpétuité et avec des clauses protectrices des entreprises utiles à des compagnies exécutantes à leurs frais et périls, satisferait, selon nous, à ces diverses conditions. Nous en expliquerons le système.

Le gouvernement accorderait à deux cents associations, par exemple, un prêt de 100 millions par an, sans intérêt pendant douze ans, avec intérêt de trois pour cent et un pour cent par an d'amortissement et pendant trente-sept ans à partir de la douzième année. Par cet arrangement, l'État ne sacrifierait que des intérêts pendant douze ans, pour assurer l'exécution de travaux d'une valeur de deux milliards quatre cents millions. Dans la suite, il pourrait même augmenter la masse des ouvrages à entreprendre, en suivant les mêmes bases.

Pour expliquer la facilité de remplir les autres conditions, nous supposerons que deux cents compagnies différentes ont entrepris les divers canaux et chemins de fer, ayant chacune un capital moyen de 12,000 000, y compris les 6,000,000 prêtés à chacune par le trésor.

Chaque compagnie aurait au moins mille actionnaires souscripteurs, dont la fortune se trouverait liée aux destinées de l'État; ce serait donc ensemble deux cent mille familles invariablement attachées au sol, au repos du pays et à ses prospérités. La force morale et matérielle donnée au pays, par ce grand nombre de propriétaires, d'administrateurs, de mécaniciens habiles, apporterait au gouvernement un concours plus puissant que deux cent mille soldats; on pourrait donc diminuer considérablement l'armée, et faire sur le budget de la guerre, l'économie de tous les fonds prêtés aux compagnies; ainsi que l'Autriche vient d'en donner

l'exemple, il n'y aurait donc pas augmentation des contributions publiques.

Il reste maintenant à réunir les cent millions par an des compagnies concessionnaires des travaux; le succès dépendra encore du gouvernement, il lui suffira de le vouloir.

On peut compter que les propriétaires du sol, des carrières, des forêts, des usines, et les entrepreneurs, souscriront immédiatement pour les trois quarts de cette somme, si l'entreprise est considérée comme très-productive. L'autre quart serait fourni ou gagné par les chefs ouvriers charpentiers, maçons et les mécaniciens.

Chaque compagnie serait autorisée à employer cent jeunes gens charpentiers, serruriers, dessinateurs, et surtout mécaniciens; et ils jouiraient du privilége accordé aux ingénieurs *des ponts et chaussées*; leur service, sur les travaux publics leur serait compté comme service militaire pendant la paix; en cas de guerre, la moitié de ces chefs et ouvriers serait à la dispositions des ministres de la guerre et de la marine.

Les chefs ouvriers recevraient moitié de leur traitement en argent pour subvenir à leurs dépenses, et l'autre moitié en actions de l'entreprise.

Ainsi un jeune mécanicien, attaché à une association pendant dix ans, toucherait 1,500 fr. par an en argent, et 1,500 fr. en actions dans l'entreprise; il serait donc interessé pour la somme de 15,000 fr.: par ce motif, il veillerait à la parfaite confection des travaux; il deviendrait habile ouvrier et se rendrait très-utile dans les arsenaux.

En cas de guerre, vingt mille mécaniciens, chefs charpentiers, serruriers, maçons, etc., ayant travaillé dix ans à ces travaux, auraient en actions ensemble 300,000,000 fr..

On ne doit pas oublier que l'Angleterre possède déjà mille bateaux à vapeur, que chaque année ce nombre augmente, qu'il faut pour fabriquer, réparer et conduire les machines de mille vaisseaux à vapeur, au moins dix mille mécaniciens; et que c'est seulement par les exploitations des chemins de fer qu'elle est arrivée à se procurer les hommes précieux, qu'on peut appeler les créateurs de l'industrie manufacturière, et les meilleurs instruments de guerre.

La France, qui aurait besoin au moins du même nombre de mécani-

ciens, en peut compter à peine mille disponibles, assez exercés et capables de construire des machines de vaisseaux à vapeur, de locomotives, et, ce qui est plus difficile, de les réparer.

En France, aussi, les chemins de fer doivent être la pépinière des mécaniciens ; mais cette école ne sera féconde que lorsque ces entreprises seront confiées à de véritables associations de propriétaires, ingénieurs, mécaniciens, concessionnaires à perpétuité à leurs frais et périls.

Nous avons proposé de fractionner les lignes de chemins de fer, parce que les faits attestent que des entreprises trop vastes ne peuvent être dirigés avec vigilance et économie. Si de grandes lignes ont été proposées, réclamées, appuyées, c'est uniquement par des financiers spéculateurs, ou par des personnes qui n'ont aucune expérience des travaux.

Il est d'ailleurs indispensable que chaque département prenne enfin part aux améliorations intérieures, et qu'ils ne soient plus divisés en deux catégories, l'une qui reçoit au delà des impôts, et l'autre qui paye pour tout et pour tous, et qui ne reçoit qu'une faible partie de ce qu'elle paye.

CHAPITRE XIII.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES ET MÉMORABLES CONÇUS ET EXÉCUTÉS, DANS TOUS LES PAYS, PAR D'ANCIENS ÉLÈVES DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE, AFFRANCHIS DU JOUG DE LA CENTRALISATION ADMINISTRATIVE. FACILITÉ QU'AURAIENT LES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES D'ORGANISER DES COMPAGNIES, AYANT UN CAPITAL DE 2,400,000,000 FR.

Les élèves de l'École polytechnique, exclusivement occupés avant les examens d'entrée, et aux écoles spéciales, de l'étude des sciences exactes, et de leurs applications aux travaux publics, sont ensuite livrés à la centralisation administrative qui semble prendre à tâche de frapper de sté-

rilité de si puissants éléments de prospérité et de grandeur nationales. Les ingénieurs, dans les divers services, sont condamnés à conduire des ouvrages de détails, à dresser des états de comptabilité dont s'acquitteraient beaucoup mieux des employés sans instruction théorique ni classique.

Les ingénieurs des ponts et chaussées et militaires sont mis sous les ordres immédiats d'administrateurs étrangers à leurs études, enclins à supposer que la suprématie du pouvoir donne la supériorité de talents, et habitués à ne voir que des subalternes dans les hommes de mérite d'un grade inférieur; ces chefs ont le privilége de modifier les projets et de laisser aux ingénieurs la responsabilité morale des résultats; le public ne supposant pas que l'ingénieur chargé d'un ouvrage n'a pas l'autorité de le régler à son gré, lui attribue les fautes et les accidents.

La centralisation, d'ailleurs, déplace les ingénieurs comme des officiers, et leur fait changer de résidence, sans tenir compte de leur expérience locale spéciale, ailleurs inutile. Elle envoie dans un port un ingénieur vingt ans employé à tracer et à exécuter de grandes routes dans les Alpes ou les Pyrénées; et réciproquement elle charge de routes de montagne un vieil ingénieur qui n'a jamais habité que les bords de la mer. L'ingénieur qui dresse un projet, souvent ne le commence pas; celui qui le commence ne le termine pas; et pour ainsi dire aucun ingénieur n'achève un projet et n'y attache son nom, toute gloire leur est ravie.

Les ingénieurs sont exposés à changer fréquemment de résidence, soit par avancement, soit par caprices de la centralisation, soit par ses faiblesses pour de puissants monopoleurs ennemis des ingénieurs indépendants. Dès lors les projets de travaux importants, confiés à des ingénieurs successifs, subissent des modifications nombreuses et d'interminables ajournements.

Ces inconvénients sont le résultat inévitable de l'intervention directe de la centralisation : nous en avons cité plusieurs exemples.

Lorsque la centralisation, vaincue, et en apparence détruite par les décrets rendus pendant dix ans, de 1789 à 1799, voulut, à la paix, se reconstituer; elle se trouva comme opprimée et étouffée par la puissance de Napoléon, avide de toutes les gloires, et enthousiaste des grands monuments d'utilité publique.

De grands travaux furent ordonnés. Des élèves des ponts et chaussées, sortant de l'École polytechnique, y furent employés : tous se distinguèrent par une maturité précoce, fruit de profondes études, et par un dévouement digne de cette époque glorieuse.

Plus tard, la centralisation, à peine organisée, est sortie des ruines de l'empire toute puissante, s'est constituée avec tant d'habileté et s'est accrue si rapidement qu'elle est parvenue à s'interposer entre le pays et le gouvernement, à dominer les ministres et à les faire changer plus fréquemment que les années.

Plus la centralisation a été prospère, plus les impôts se sont élevés; plus les convulsions intérieures ont été fréquentes; plus la puissance nationale au dehors a été rétrograde.

Si l'Angleterre, l'Allemagne et les États-Unis ont de plus belles routes, plus de chemins de fer et de canaux que la France; c'est uniquement parce que les ingénieurs, dans les autres États, ont plus de liberté de dresser des projets, plus de facilité d'organiser des compagnies et plus d'encouragement, par le respect de la propriété des projets et par les clauses des contrats favorables aux associations.

Avant 1789, la France possédait, pour ainsi dire seule, des ingénieurs exercés; seule alors, elle avait fait exécuter de beaux canaux par des compagnies perpétuelles; les grandes routes des pays d'État, de Languedoc, de Bourgogne, etc., étaient citées comme les plus belles du monde; le gouvernement français prêtait des ingénieurs à tous les souverains du continent.

Maintenant encore la France a plus de savants ingénieurs, très-expérimentés, que l'Europe; l'état d'infériorité où elle se trouve, sous le rapport des communications, est donc uniquement dû à la centralisation, à ses usurpations totales des attributions des provinces, à son despotisme funeste surtout aux ingénieurs, à sa profonde ignorance des théories, des applications de la science et même des localités où les projets doivent être modifiés par mille causes à elle inconnues.

Pour faire pressentir tout ce que la France aurait à obtenir, dans un prochain avenir, des talents, du zèle et de l'influence de ses mille ingé-

nieurs rendus à la liberté, indispensable aux créations du génie, nous rappellerons les travaux mémorables de plusieurs ingénieurs affranchis des entraves administratives.

Premiers exemples. — Ingénieurs des ponts et chaussées, membres de l'Institut. — Plusieurs élèves des ponts et chaussées ayant pressenti les servitudes du métier, y renoncèrent et se livrèrent à l'étude exclusive des sciences. Ils n'avaient pas obtenu les premiers rangs dans les promotions du corps, et cependant leurs succès, leurs découvertes les ont portés bientôt à l'Institut, et l'Europe les considère comme les premiers savants dans leurs spécialités. Nous citerons Gay-Lussac, ancien élève, Fresnel, Cauchy, de Coriolis, etc., ingénieurs des ponts et chaussées.

Leur service d'ingénieurs, continué sous la centralisation, aurait privé la France et le monde de leurs travaux scientifiques, sans accroître le nombre des ouvrages utiles que l'administration ne sait qu'empêcher.

Autre exemple. — Nous comparerons les travaux d'un ingénieur affranchi de la centralisation, soit pendant les huit premières années à son début dans la carrière, soit pendant les huit années depuis sa retraite, aux ouvrages faits par lui pendant vingt-deux ans sous la direction de la centralisation.

Polonceau, ingénieur des ponts et chaussées, né avec le génie des sciences, comme les membres de l'Institut cités plus haut, avait eu les mêmes succès scientifiques dans les écoles. Nommé l'un des ingénieurs de la grande route du Simplon, il y déploya les talents d'une maturité précoce et un grand courage. Il traça et exécuta, au milieu des glaces et avec des ouvriers étrangers et dangereux, dans une contrée alors déserte, les travaux considérables confiés à son zèle, et les acheva avec plus de rapidité et de perfection que des travaux à l'intérieur pendant la paix générale.

Chargé ensuite de la grande route du Lantaret, de France en Italie. Il corrigea les tracés défectueux, rédigea un excellent projet, et en dirigeait avec habileté l'exécution, lorsque les événements politiques firent suspendre les ouvrages.

Pendant son séjour dans les Alpes, il trouva, dans ses loisirs, l'occasion

d'étendre son instruction en minéralogie et en botanique, et de révéler tout ce que la science et le pays auraient obtenu d'une telle vie consacrée sans distraction aux sciences.

Rentré dans l'intérieur et sous la centralisation, il n'a plus exercé d'autres fonctions que de rédiger des rapports, de dresser des devis, de répondre à des pétitions, de visiter des routes et de dresser un grand nombre de projets de détail, la plupart ajournés. Ce savant ingénieur n'était plus, pour ainsi dire, que le chef de ses bureaux et des ingénieurs transformés en conducteurs; cependant à peine quatorze heures de travail pouvaient suffir à remplir des devoirs minutieux et pénibles, dédaignés par les ingénieurs dans les empires progressifs, et qu'on ne leur impose pas.

Rendu à la liberté par sa retraite, il a dressé le beau projet de chemin de fer de Paris à Rouen dans la vallée, et présenté une compagnie pour son exécution. Mais la centralisation, attentive à repousser les associations naissantes, comme à ruiner les anciennes compagnies constituées, s'est hâtée de faire dresser, au compte de l'État, d'autres projets rivaux, l'un par les plateaux, l'autre modifiant, avec maladresse, le projet de la vallée. La centralisation, repoussant les associations véritablement nationales, composées de propriétaires des localités, avait improvisé une compagnie de financiers ou capitalistes qui n'avaient point dressé, ni étudié les projets, et qui ne connaissaient ni les localités ni les chemins de fer; cette compagnie s'est dissoute avec autant de promptitude qu'elle a mis de légèreté à se former. La centralisation a consenti à toutes les propositions de la compagnie de son choix.

La compagnie des plateaux, créée sous le charme d'une illusion, s'étant donc dissoute par une panique facile à prévoir, l'administration se trouvait en face de la compagnie de la vallée, alors sans rivale; mais, implacable, elle a préféré créer, de toutes pièces, une compagnie composée de Français et d'Anglais, sans faire aucune réserve en faveur de la compagnie Polonceau, ni même en faveur des ingénieurs des ponts et chaussées, conformément au décret d'organisation des ponts et chaussées confié à la sollicitude de l'Administration. En violation de ce décret, ce sont des ingénieurs anglais, des mécaniciens anglais, qui exécutent les travaux et les machines du chemin de fer de Paris à Rouen : en sorte qu'à la première

guerre, les mécaniciens formés en France serviront hors de France et contre la France, qui aura perdu ainsi le plus grand bénéfice à attendre des chemins de fer.

Le mérite de ce grand et beau projet du chemin de fer par la vallée de la Seine, dû à l'ingénieur Polonceau, a été ravi et attribué à d'autres sans aucun titre, par cette même centralisation dont la mission officielle était d'encourager et de protéger les ingénieurs des ponts et chaussées.

Polonceau, dominé par l'amour de son art, a fait preuve de tout ce qu'on peut attendre du concours du goût, du talent, de l'expérience, et surtout d'un rare dévouement à son pays: il a dressé le projet et fait exécuter par une compagnie le pont des Saints-Pères, chef-d'œuvre de l'art et pont modèle dans la capitale. Polonceau vient encore de rédiger, en dix-huit mois, le grand et beau projet de chemin de fer de Paris à Châlons-sur-Saône, qui, continué jusqu'à Lons-le-Saunier, deviendra la grande voie de Paris en Suisse et en Italie.

En accordant à cette ligne nationale, la plus importante, les secours que nous avons demandés pour toutes les entreprises, Polonceau parviendrait à réaliser les fonds supplémentaires nécessaires et saurait exécuter cette belle entreprise en moins de six ans.

Mais, par fatalité, la centralisation a inventé nn système d'enquête où sont appelés les intérêts rivaux et contraires, et dont sont, pour ainsi dire, exclus les seuls intérêts ayant droits, les propriétaires à exproprier; par ce mode d'enquête, et en raison des complications et des intrigues qu'il fait naître, la centralisation peut prononcer en souveraine; ou bien, par sa nature, elle temporise, ajourne et laisse le pays à cent ans de distance des nations rivales.

Polonceau, ingénieur en Angleterre, aux États-Unis, et surtout en France délivrée de la centralisation, fût parvenu, pendant sa vie laborieuse et dévouée, à organiser les associations pour tous ses projets et à exécuter beaucoup de canaux et de chemins de fer qui tous manquent à la France et sont cependant indispensables à ses prospérités et à sa grandeur.

Le passé autorise la crainte que des rivalités, toujours favorablement accueillies, ne mettent un long obstacle à la prompte exécution du projet

Polonceau du chemin de fer par la Bourgogne réclamé par toutes les populations.

Autre exemple: Baduel, l'un des quatre ingénieurs de l'École polytechnique envoyés au Simplon, avait à dix-huit ans déjà acquis un nom et de la gloire en entrant à l'École polytechnique; à quatorze ans, il était lieutenant; à quinze ans, il était capitaine et s'était distingué, à la tête de sa compagnie, pendant les mémorables campagnes d'Italie; doué d'un génie précoce, en six mois, pendant la paix, il apprit les mathématiques et fut l'un des élèves les plus distingués de l'École polytechnique, comme l'un des plus savants et des plus habiles ingénieurs. Chargé d'une section des plus difficiles de la route du Simplon, il marqua son début dans la carrière par la hardiesse de ses projets et la perfection des ouvrages.

Les ingénieurs du Simplon ne soupçonnaient pas alors l'existence de la centralisation, les exigences et l'obligation essayées avant 1789, et imposées depuis, de faire sanctionner à Paris des projets de tracés de ponceaux.

Baduel en savait plus que des ingénieurs routiniers, non exercés, qui, à deux cent cinquante lieues de distance, auraient eu la témérité de défigurer ses projets profondément combinés. Il traçait sur le terrain, consultait ses amis, plaçait des ouvriers, et en quelques jours l'œuvre commencée était achevée.

En quittant le Simplon, Baduel fut chargé du tracé et de l'exécution de la belle route du littoral du lac de Genève, ouvrage en apparence facile, mais où il fit preuve de la même supériorité.

Rentré, par les événements de 1814, dans l'ancienne France, soumis à l'aveugle centralisation administrative, ce savant ingénieur fut condamné, pendant plusieurs années, comme un piqueur, à compter les tas de cailloux sur les routes d'un arrondissement délaissé.

Nommé ingénieur en chef de la Martinique, il fit deux fois naufrage par l'impéritie des officiers et le mauvais état des vaisseaux, et perdit deux fois ses malles. Arrivé à la Martinique, il trouva le service en désordre; sans agents pour le seconder, il voulut suppléer à tout, affronta le climat et fut bientôt victime de son rare dévouement. Sa mort causa celle de sa femme; et ses enfants, dignes d'un tel père, reçurent, comme récompense de si longs et glorieux services, une indemnité de *cinq cents francs* une fois payée.

Autre exemple. — Les beaux travaux d'Italie, dus aux ingénieurs français pendant la réunion, et qui ont embelli et enrichi les contrées traversées, furent exécutés à une époque où la centralisation, confiée à des hommes habiles et supérieurs, comme MM. les comtes de Montalivet et Molé, qui employaient toute leur puissance à prévenir ses inconvénients et à protéger l'homme de talent contre la médiocrité stérile et envieuse.

MM. de Montalivet et Molé n'étaient pas ingénieurs, n'avaient nulle prétention à élever à ce titre; nul sentiment de rivalité et d'envie à satisfaire; ils voulaient se rendre dignes de la haute confiance de Napoléon, en faisant exécuter promptement de beaux travaux, et en les confiant aux ingénieurs les plus capables.

Coïc, l'un des quatre élèves ingénieurs de l'École polytechnique envoyés au Simplon, après avoir glorieusement combattu, comme marin avant l'âge, au combat du 13 prairial, s'est distingué par un grand courage et des talents supérieurs dans la direction des travaux du Simplon. Cette route achevée, il a dressé les projets des grandes routes de Savone en Italie, et les a fait exécuter avec une habileté remarquable; il a rédigé ensuite le grand projet de canal de la Méditerranée à l'Adriatique, que les événements politiques empêchèrent d'entreprendre.

Mais il avait pour représentant de la centralisation M. le comte de Chabrol, préfet, ancien élève ingénieur des ponts et chaussées, qui seconda Coïc de toute la puissance administrative et du concours de ses conseils éclairés et de sa constante et honorable amitié. Entre de telles mains, la centralisation devient féconde et heureuse. C'est encore à M. de Chabrol, préfet de la Seine, et aux services du savant ingénieur Coïc, que Paris doit l'achèvement des canaux de l'Ourcq, de Saint-Denis et Saint-Martin. Nommé inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, cet inspecteur d'un grand mérite a été comme absorbé par les devoirs inféconds de ses nouvelles fonctions, et est mort en mission victime d'un noble et rare dévouement à son service.

Autre exemple. — Parmi les ingénieurs qui se sont illustrés par la rédaction et l'exécution de projets importants, et dont nous publierons les noms et les travaux, nous citerons Jousselin, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, maintenant en retraite, et ancien

député. Aucun ingénieur n'aurait rendu à son pays de plus nombreux et de plus mémorables services sous l'empire d'institutions plus favorables.

Pendant que Jousselin fut soumis au régime de la centralisation, on chercherait vainement son nom dans l'historique des grands travaux intérieurs; mais une circonstance l'affranchit un instant des liens administratifs : il se trouva seul chargé des plus grands travaux dans les circonstances les plus difficiles. Ses talents et son énergie lui firent surmonter tous les obstacles.

Envoyé à Hambourg en qualité d'ingénieur en chef, il y traça et fit exécuter une partie de la route de Hambourg à Brême. Une grave difficulté se présenta en arrivant à l'Elbe, en avant de Harbourg; il la résolut en faisant arriver la route sur le plateau qui, de ce côté, domine l'Elbe, et d'où un coup d'œil magnifique vient s'offrir aux regards. De là, en effet, on découvre vingt lieues du cours de l'Elbe, les vastes plaines de Holstein et du Lauenbourg, Hambourg, Altona, Lubeck et les rives de la Baltique.

Pendant l'exécution de ces travaux, Jousselin eut besoin plusieurs fois de recourir à la protection éclairée du maréchal Davoust, qni commandait alors à Hambourg le premier corps d'armée.

En 1812, pendant que les travaux de la route s'achevaient, Jousselin fit l'avant-projet d'un grand canal maritime, allant de l'embouchure de l'Elbe à celle de l'Ems, et celui d'un port de marine militaire dans le premier de ces fleuves.

Au printemps de 1813, le maréchal Davoust revint à Hambourg à la tête du treizième corps; il trouva Jousselin faisant auprès de divers généraux les fonctions d'officier d'état-major. Il l'appela à lui, et lui confia l'exécution d'une grande communication devant aller de la rive droite à la rive gauche de l'Elbe, afin d'unir les deux places d'Hambourg et d'Harbourg. Cette communication, traversant les deux grands bras du fleuve et les îles innombrables qui les séparent, devait avoir huit mille mètres de longueur. Il fallait qu'elle fût construite de manière à se trouver au-dessus des plus hautes marées, être praticable à toute heure de jour et de nuit, et offrir, dans les parties les plus étroites, passage à deux pièces d'artillerie de gros calibre.

Jousselin, n'ayant à sa disposition ni sous-ingénieurs ni conducteurs français, opérant en pays étranger et déjà presque ennemi, parvint en peu de temps, avec les hommes qu'il forma, à rédiger et à tracer sur le terrain les différents projets demandés et à les exécuter avec une rapidité et un succès prodigieux. Cependant l'entreprise du pont avait été jugée impraticable. Le maréchal, averti par l'opinion publique, vint plusieurs fois exprimer des doutes et des inquiétudes sur les résultats; mais chaque fois Jousselin, qui avait tout prévu, fit partager sa confiance au maréchal, qui attendait avec anxiété l'achèvement des ouvrages nécessaires au salut de son armée.

En moins de deux mois, Jousselin a construit un grand pont fixe entre Hambourg et Harbourg, sur le Delta de l'Elbe, et traversant des marais profonds, deux fois plus étendus que le fleuve.

Ce pont, de 1,800 mètres de longueur, dix fois plus long qu'un pont sur la Seine, fut solidement construit sur pilotis. L'armée entière le traversa avec son artillerie, et fut émerveillée, comme la population, des immenses travaux construits avec tant de solidité et achevés en si peu de temps.

Jousselin avait élevé, à la tête d'une île près de Hambourg, un fort, aussi jugé impraticable, armé de deux rangs de batterie de calibre de six, dix-huit et ving-quatre, et avec tous les logements nécessaires. Ce fort fermait de ce côté le passage de l'Elbe et l'entrée de la ville. Plus tard il construisit un autre fort dans les isles de l'Elbe pour défendre à l'ennemi l'accès du pont; et enfin une grande estacade dans la rivière d'Alstre pour couvrir le flanc du faubourg Saint-Georges.

Jousselin, en moins d'une année, a employé à ces travaux mémorables une somme de près de cinq millions. Il fut tout à la fois ingénieur militaire et ingénieur civil, et à la hauteur de cette double mission. Le souvenir de ces grands ouvrages, si remarquables, s'est comme perdu dans le naufrage politique de l'époque, où les noms dignes de mémoire de tant de Français et de leurs travaux ont péri.

Le pont de Jousselin, à Hambourg, était quatre fois plus étendu et d'une construction plus difficile que le pont célèbre jeté sur le Rhin par César, et décrit dans ses Commentaires.

De retour en France, Jousselin est rentré dans le métier stérile d'ingénieur de la centralisation. Durant ce temps, il employa une partie de ses loisirs à former le projet d'un canal latéral d'Orléans à Nantes; dans ce projet, il fallait traverser cinq fois la Loire, opération difficile, idée hardie, pour la réalisation de laquelle il proposa un moyen simple et pourtant infaillible, en utilisant une circonstance de localité qui, de distance en distance, se retrouve invariablement sur la Loire. L'occasion d'employer ce moyen de traverser le fleuve se présenta sur le canal latéral de Digoin à Briare. Mais la jalousie et le favoritisme, lèpre inséparable de la centralisation, en empêchèrent l'application, ce qui entraîna un excès de dépense de quatre millions, et un mauvais tracé sur plusieurs lieues d'étendue. Appelé au conseil général des ponts et chaussées, en 1825, il y soutenait son opinion avec raison et fermeté. Mais les décisions étaient souvent prises d'avance et comme imposées. Il combattit pourtant avec succès, des projets gigantesques, improductifs, tels que celui de *Paris port de mer*.

Membre de la Chambre des Députés, il aurait rendu de nouveaux et importants services au pays; mais il trouva ligués contre lui les chefs de la centralisation; son élection échoua seulement à *une* voix de minorité.

Jousselin, homme d'un caractère énergique, sans ambition, sans faiblesse, cherchait le bien de son pays avec un dévouement que la corruption redoute, qu'elle calomnie et poursuit à outrance.

A la tribune, il embarrassait des ministres étrangers aux spécialités qu'ils administraient avec une autorité absolue; il inquiétait des majorités dociles qui craignent les vérités évidentes et savent les étouffer par des murmures calculés et organisés. On évitait de lui répondre pour lui ôter le droit et les avantages d'une réplique.

Des qualités si éminentes soulevèrent des rancunes et des vengeances; il en fut bientôt victime. Une ordonnance le mit à la retraite dans le moment où le pays avait le plus besoin de ses services comme ingénieur et comme député, et à un âge où la maturité d'une expérience éclairée et d'une instruction profonde élève les facultés intellectuelles au plus haut degré de fécondité.

Jousselin, plus que jamais, manque à la Chambre des Députés, dans

ces temps où la fortune du pays est imprudemment engagée, et peut-être, sans retour, compromise par des projets gigantesques, fastueux, proposés à la légère et votés de confiance à l'improviste.

C'est en reconnaissant les talents supérieurs et le dévouement d'ingénieurs tels que Jousselin, qu'un grand homme de guerre et d'état a dit : « Les ingénieurs des ponts et chaussées sont de savants et infatigables officiers du génie qui, tous les jours, vont à la brèche. »

Autres exemples. — On suppose généralement que les ingénieurs des ponts et chaussées évaluent mal les devis estimatifs de leurs projets et les résultats à obtenir de leur exécution, et que les dépenses, à la fin, dépassent les prévisions; mais on ignore plusieurs circonstances essentielles : les projets sont presque toujours modifiés à Paris; les ingénieurs ne choisissent pas les entrepreneurs; leur autorité est subordonnée à celle de l'administration du département et de Paris. Les ingénieurs ne sont en réalité que des conducteurs de travaux, puisqu'il leur est interdit d'améliorer les projets, pendant leur exécution, sans une autorisation spéciale qu'on ne peut obtenir avant six mois.

Il suffira, pour justifier les observations d'une longue expérience, de constater ce que peut un ingénieur de mérite chargé, avec des pouvoirs suffisants, de la responsabilité d'un grand ouvrage.

M. Julien, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du chemin de fer de Paris à Orléans, dirige cette entreprise avec une habileté, une rapidité et une économie rarement obtenues dans les grands travaux d'Angleterre, des États-Unis et d'Allemagne; le succès de ce chemin de fer est dû aux talents de cet ingénieur fort expérimenté et à la sagacité de la compagnie qui lui a conféré tous ses pouvoirs.

M. Vicat, ingénieur célèbre par ses découvertes du mortier hydraulique, a de même dirigé les travaux d'un pont suspendu, pour le compte d'une compagnie, et a su l'achever rapidement, parfaitement, sans dépasser le montant de son devis primitif.

Autres exemples. — *Travaux extraordinaires exécutés par des ingénieurs français, en Amérique et en Italie.* — L'administration de la guerre, comme celle des ponts et chaussées, soumet les ingénieurs militaires à des occupations minutieuses que des commis et des gardes du

génie rempliraient plus facilement et mieux, parce qu'étant, pour ainsi dire, matérielles, elles n'exigent aucune des connaissances de l'art. Ayant trouvé l'ingénieur Bernard, lieutenant général du génie, épuisé de fatigues et de dégoûts, rédigeant un rapport volumineux sur les projets de restauration des murs d'enceinte d'une place, il se plaignait à nous avec amertume de l'asservissement des ingénieurs à des tâches de commis, et de l'inutilité des travaux dont on les accablait.

Lorsqu'il fut ministre de la guerre, nous lui avons rappelé ses justes critiques contre l'organisation du service du génie et fait observer qu'il rendrait à la France et aux officiers un important service s'il réformait ce système fastidieux inventé de nos jours et toujours exigé. Il nous fit connaître alors les difficultés, presque insurmontables à vaincre, pour revenir à une organisation de service plus raisonnable, en raison de la résistance de l'administration plus puissante que le ministre.

En France, sous la dictature de la centralisation administrative, Bernard, colonel du génie, aide de camp de l'empereur, avant son départ pour les États-Unis, depuis son retour lieutenant général et inspecteur général du génie, et ministre de la guerre, n'a laissé en France, comme ingénieur, aucune trace mémorable de ses services; son zèle dévoué s'est épuisé à rédiger des rapports volumineux, sur des devis estimatifs, ou sur des projets, et a dû se borner à signer des pièces au ministère, comme secrétaire d'État. Mais, dans l'intervalle, Bernard, appelé aux États-Unis, affranchi des mille liens de la centralisation, s'est montré alors grand ingénieur. Il a visité, en peu de temps, de vastes États trois fois plus étendus que la France; il a assigné les emplacements de nombreuses forteresses sur les immenses frontières de l'Union; il en a rédigé les plans et en a fait exécuter plusieurs.

Il a dressé des projets de plusieurs canaux de cinquante lieues, de cent lieues de longueur, quelquefois à travers des forêts vierges et presque impénétrables.

En France, sous l'empire de la centralisation actuelle, dix ingénieurs d'un même mérite et d'un égal dévouement, ne parviendraient pas à faire adopter, en vingt ans, des projets aussi vastes et aussi utiles, qui cependant, pour la plupart, s'exécutent maintenant et rapidement aux

États-Unis aux frais des compagnies concessionnaires de ces entreprises.

Autres exemples. — Les ingénieurs des ponts et chaussées de Vergès et Bayard de la Vingtrie, qui avaient passé quinze années à compter des cailloux et des pavés sur les routes, n'avaient laissé aucune trace de leur vie d'ingénieur sous le régime de la centralisation. Depuis qu'ils ont quitté le service pour s'attacher aux travaux concédés à des compagnies organisées par eux, chaque année voit s'accomplir une entreprise nouvelle.

Ils ont exécuté des canaux, des ponts suspendus, des chemins de fer, et sont parvenus à construire, à Naples, un chemin de fer, en y appelant des capitaux de France, des administrateurs, des mécaniciens français; ainsi tout était français, excepté le sol. Ces ingénieurs se plaisent à rendre hommage à l'auguste protection, et à la généreuse reconnaissance de sa majesté le roi de Naples, et proclament qu'ils parviendraient, avec moins de fatigues et de tribulations, à exécuter cent lieues de chemin de fer dans le royaume de Naples, qu'à obtenir, en France, l'autorisation d'entreprendre un projet concédé de cinq lieues de longueur, tant il faut subir, en France, d'épreuves, de contrariétés et de dangers par la violation manifeste des actes administratifs solennels.

Suisse. — *Le colonel du génie Dufour*, en Suisse, est encore un exemple que la centralisation, en France, étouffe le génie des ingénieurs et empêche qu'il ne se révèle, en leur ôtant les occasions de s'exercer.

Avant 1789, la Suisse n'avait pas d'ingénieurs des ponts et chaussées; les administrations locales réparaient les grandes routes. Les projets de grands ponts en pierre, exécutés avant cette époque, dans le canton de Berne, furent dressés et dirigés par des ingénieurs des ponts et chaussées français, appelés à Berne temporairement.

En 1816, le colonel du génie Dufour, ancien élève de l'École polytechnique, ayant servi pendant dix ans avec distinction en France, comme capitaine du génie, n'avait ni projeté, ni exécuté alors aucun ouvrage remarquable. Il était occupé, comme les officiers du génie, ses camarades, à diverses occupations de détail, de commis ou de garde du génie; mais, en rentrant dans sa patrie, il a trouvé, pour exercer ses hautes facultés, un champ libre digne de son talent.

Le colonel Dufour a fait exécuter, à Genève, deux ponts suspendus, des travaux de fortifications, et surtout de superbes quais, projetés avec hardiesse dans le lac même, et achevés avec habileté ; il a triomphé avec bonheur de grandes difficultés qu'offraient la profondeur et la nature des vases du lac. Sa réputation de savant ingénieur s'étant étendue dans toute la Suisse par ses beaux succès, il a été nommé quartier-maître général de l'armée fédérale, organisateur et directeur général des écoles du génie, de l'artillerie et d'état-major. Le colonel Dufour, dont le génie se développait par les applications, est parvenu, en quelques années, à former de jeunes officiers très-capables, à remplir les arsenaux d'armes et des approvisionnements complets nécessaires à une armée entrant en campagne. Il a fait plus encore : ayant été autorisé par plusieurs cantons à dresser une carte topographique, il a instruit, en peu de temps, des jeunes gens, leur a appris le dessin, les mathématiques, la levée des plans, et avec ces ressources, de sa création, il est parvenu à dresser des cartes générales de plusieurs cantons, qui sont des chef-d'œuvres, et lui laisseront un nom impérissable.

Ainsi un seul ingénieur, à l'aide de belles institutions, affranchi des liens de la centralisation, a su accomplir, avec le même bonheur, les tâches les plus importantes, soit comme ingénieur des ponts et chaussées, militaire et géographe, soit comme officier général. Sous l'empire de l'administration française, de si grands travaux et si variés auraient exigé le concours de trente ingénieurs ou officiers exercés, beaucoup de temps et des dépenses excessives pour arriver aux mêmes résultats.

Le capitaine Dufour, resté au service de la France, serait maintenant arrivé au grade de chef de bataillon ou de colonel, comme ses camarades d'école, également d'un très-grand mérite, et comme eux serait resté presque ignoré, uniquement occupé à rédiger des rapports volumineux, des devis pour des ouvrages de réparation ou de perfectionnement de nos places qui restent presque en ruines. Il aurait fait de savants rapports enfouis dans les cartons, et que personne n'aurait exhumés.

On est encore en droit de conclure de cet exemple et de tous les autres, que la centralisation, disposant d'immenses moyens financiers, empêche des ingénieurs de la plus haute capacité de rien produire ; et que chaque

ingénieur, libre de ses chaînes, est capable des plus hautes conceptions, et a la force et le bonheur de les réaliser.

Les anciens ingénieurs français en Belgique. — Les remarques précédentes s'appliquent également aux travaux exécutés par les anciens élèves de l'École polytechnique, rentrés en Belgique après 1816.

En 1816, en Belgique comme en Suisse, l'administration française s'étant retirée, tout était à organiser sous le rapport des travaux des ponts et chaussées et du génie militaire. Les ingénieurs belges trouvèrent dans sa majesté le roi des Pays-Bas, Guillaume, un souverain éclairé, plus avancé que ses ministres dans la haute science de l'organisation et de la direction des travaux publics.

Les ministres et les gouverneurs de province, ayant été façonnés à la centralisation française, avaient une perpétuelle tendance à la rétablir. Il fallut le concours de quelques ingénieurs très-capables et de plusieurs hommes d'État pour émanciper, et en partie seulement, la Belgique des entraves de la centralisation.

Le roi des Pays-Bas apportait en Belgique sa profonde connaissance des institutions de la Hollande et de l'Angleterre, qui ont créé les richesses et la puissance séculaire de ces États : il voulut non-seulement introduire le système d'association, mais il aida les compagnies de ses trésors qu'il avançait à de très-faibles intérêts, ou même sans intérêt et sans exiger aucune garantie.

Cette auguste protection, accordée aux entreprises et surtout aux ingénieurs, ne manqua pas d'inspirer aux anciens élèves de l'École polytechnique une noble émulation. Ils reprirent et reproduisirent les anciens projets rédigés par les ingénieurs français, oubliés depuis dix ans dans les cartons ministériels; ils en dressèrent de nouveaux, et les firent exécuter avec une habileté et une activité rares.

Les ingénieurs belges, longtemps au service de la France, qui se sont le plus distingués, sont surtout M. Vifquin, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, l'auteur des deux canaux d'Anthouin et de Bruxelles à Charleroy;

M. Noël, aussi inspecteur divisionnaire, sorti le premier de l'École polytechnique, l'ingénieur des grands travaux d'Anvers, commencés par les

Français, et du beau canal en grande section, de Gand au sas de Gand, et des plus belles sections de chemins de fer; de Gand à Ostende et de Gand à Courtray et Tournay.

M. Teichmann, successivement inspecteur divisionnaire, inspecteur général des ponts et chaussées, gouverneur d'une province, ministre de l'intérieur, qui a montré, dans ces diverses fonctions, la supériorité d'un homme d'État, par ses connaissances spéciales, et un esprit distingué et cultivé.

C'est à ces ingénieurs, et aux jeunes gens qu'ils ont formés dans leurs bureaux, que l'on doit tous les chemins de fer de la Belgique.

D'autres ingénieurs, élevés en France, ont aussi beaucoup contribué à doter la Belgique des beaux et nombreux travaux, sources premières et principales, sinon uniques, du développement extraordinaire des fabriques, de l'industrie et d'une prospérité suspendue par d'autres causes.

Il faut encore citer l'ancien officier du génie français, M. Gobelet, depuis général du génie en Belgique, et ministre de la guerre, qui a secondé de tous ses efforts les grandes entreprises dirigées par les ingénieurs des ponts et chaussées, ses camarades de l'École polytechnique.

Enfin, le colonel du génie, Depuyts, a montré beaucoup d'activité comme concessionnaire de la canalisation de la Sambre, et beaucoup de talent comme auteur du beau projet de canal du Luxembourg. Comme représentant, il a défendu les meilleurs principes en économie politique, et serait parvenu à faire prévaloir le système complet des concessions, sans les événements de 1830.

En vingt ans, cinq ou six ingénieurs belges, anciens élèves de l'École polytechnique, ingénieurs des ponts et chaussées, ou officiers du génie et d'artillerie, sont parvenus à exécuter pour plus de deux cents millions de travaux, tous très-utiles, et ont procuré à leur pays une prospérité prodigieuse.

Ces mêmes ingénieurs, sous une législation plus parfaite, auraient été plus heureux encore. Tandis que s'ils fussent restés en France, sous la centralisation administrative, aucun d'eux n'eût attaché son nom à un ouvrage quelconque, et ils auraient dépensé vainement leur vie, ailleurs si pleine, à faire le métier de conducteurs des travaux, ou de chefs de bureau, soit comme ingénieurs des ponts et chaussées, soit comme officiers du génie.

Ainsi, il a suffi à la Belgique d'avoir un souverain éclairé, promoteur des améliorations intérieures, et quelques anciens élèves de l'École polytechnique, pour effacer en quelques années les traces de longues guerres, ouvrir des canaux et des routes nombreuses, élever les plus belles fabriques, et développer si rapidement tous les éléments de richesses, qu'aucune autre contrée du monde n'était aussi prospère, et que, l'impulsion imprimée s'est prolongée longtemps après la révolution de 1830, mais par une marche moins réglée et moins sûre.

Autre exemple en Italie. — Un ancien ingénieur français, de retour en Italie, sa patrie, M. Mosca, ayant aussi plus de liberté d'action, est parvenu, malgré les obstacles administratifs, à exécuter un grand nombre de beaux travaux dont il sera fait mention plus tard.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION DE CE CHAPITRE.

Ces exemples nombreux, que nous multiplierons plus tard, en rappelant les grands et beaux travaux exécutés par des ingénieurs français en France, en Italie, en Russie, etc., font assez connaître tout ce qu'on doit attendre des services libres des anciens élèves de l'École polytechnique, et plus encore des mille ingénieurs français des ponts et chaussées de tous grades en activité, en disponibilité et en retraite. Mais il est indispensable qu'une législation intelligente et nationale permette l'essor à leurs talents et à leur génie que la centralisation éteint par ignorance ou poursuit de ses impitoyables rancunes.

Il suffit d'ailleurs de comparer l'existence de deux ingénieurs d'un même âge, d'un même mérite : l'un, au service de la centralisation, et l'autre, directeur des travaux d'association, pour juger l'influence des deux systèmes.

L'ingénieur de la centralisation, pendant trente ans de service, changera dix fois de résidence, et sera, chaque année, exposé à un déplacement par la haine d'un homme puissant et la faiblesse complaisante de l'administration. Élève et sans expérience, il sera chargé de dresser des

projets dans des localités qu'il ne verra plus; ses projets seront examinés, modifiés par d'autres ingénieurs qui n'ont pas vu les lieux. Ingénieur plus instruit et plus expérimenté, il ne sera plus qu'un chef de commis et de bureaux, qu'un comptable, qu'un délégué d'un administrateur départemental, qui viendra lui demander des conseils, et, par une contradiction manifeste, lui donnera des ordres.

Si l'ingénieur d'un grand talent et d'un dévouement extraordinaire, rédige, de son propre mouvement, de grands et beaux projets, des ingénieurs d'un grade supérieur les signeront et s'en attribueront plus tard le mérite et les avantages.

Arrivé aux premiers grades, sa tâche consistera à faire des tournées rapides, des rapports savants et volumineux qui seront oubliés bientôt dans les cartons, et ses propositions d'ailleurs seront écartées par quelques voix de majorité ou par les chefs de l'administration.

Dans les mille rouages administratifs, le temps est dévoré par de perpétuels renvois des projets, et les délais entraînent des dépenses incalculables et perdues; on ne peut que refaire et jamais faire à temps les réparations, ni les prévenir par un entretien de tous les instants : l'ingénieur sur les lieux n'a aucune autorité directe, et ne peut ordonner et entreprendre qu'après avoir reçu des autorisations de l'administration supérieure éloignée, distraite, et lente à les envoyer.

Si, dans cette laborieuse carrière, l'ingénieur de la centralisation se trouve forcé, par conscience, de combattre les intérêts d'un riverain puissant d'un canal, d'une compagnie exploitant un monopole; s'il montre de l'indépendance en donnant un avis défavorable sur des projets jugés par lui mauvais; s'il soutient avec fermeté et dignité ses observations méditées; si ses opinions politiques sont dénoncées; en un instant sa carrière est brisée par le caprice d'un administrateur absolu. Cet ingénieur n'a donc ni avenir de fortune, de sécurité, ni espérance de gloire. C'est un soldat qui, tous les jours, est en campagne, appelé à changer sans cesse de garnison, consigné dans des limites fixées, et appelé à exécuter des ordres donnés à cent lieues de distance par des chefs étrangers aux localités et aux connaissances théoriques et pratiques de son art difficile.

Au contraire, l'ingénieur auteur d'un projet, organisateur d'une asso-

ciation, a la position sociale la plus digne d'envie, lorsque la compagnie est concessionnaire à perpétuité de l'entreprise, sous l'empire d'une législation telle que Henri IV et Sully l'ont instituée et mise en pratique.

Pendant l'exécution des ouvrages, cet ingénieur assure l'aisance et le bonheur de milliers d'ouvriers; il donne des métiers lucratifs aux jeunes apprentis maçons, charpentiers, mécaniciens; il dresse des sous-ingénieurs architectes, dessinateurs : tout ce qui l'entoure est prospère et heureux. Il instruit les administrateurs et actionnaires des détails des travaux; les rend capables de présider à leur direction et à leur entretien. Après l'achèvement des ouvrages, le pays tout entier subit une transformation nouvelle et heureuse. Dans des contrées délaissées, peu habitées, où les chemins vicinaux étaient même impraticables, il fait circuler des bateaux ou des berlines élégantes avec une vitesse de dix lieues à l'heure.

Cet ingénieur, seul responsable, veut s'élever à la hauteur de sa haute mission : libre de son temps, et ayant toute la confiance des administrateurs, il profite de l'hiver et de ses loisirs pour explorer les travaux célèbres de tous les pays : il est sans cesse sollicité par amour de la gloire de faire mieux, et par devoir d'obtenir des économies dans les travaux, et de plus grands revenus. Le nom de l'ingénieur est attaché à cette entreprise désormais éternelle.

Après les premiers travaux, l'expérience acquise lui donne une plus haute capacité. Il inspire d'année en année plus de confiance, et peut assurer le succès de plus grandes entreprises.

En définitive, les ingénieurs administratifs peuvent être comparés à des peintres, à des statuaires, à des architectes qui auraient obtenu, au début, le premier grand prix, et auraient consacré ensuite le reste de leur vie à écrire des dissertations sur leur art, sans toucher un pinceau, un ciseau, un compas; ils seraient savants sans doute, mais inhabiles à exécuter.

Les ingénieurs des associations sont au contraire les mêmes artistes, également instruits et heureux dans les premiers concours, mais constamment appliqués le jour, pendant l'été à mettre en pratique, à acquérir de l'expérience; l'hiver, à visiter les travaux de tous les pays, la nuit à méditer leurs projets.

L'administration trop centralisée, entravée par des rouages de plus en plus compliqués et usés, est dans l'impuissance de bien dépenser cent cinquante millions par an, et d'exécuter les travaux indispensables à la prospérité et à la défense de la France. Privés encore quelques années de ces améliorations, les départements frontières seraient livrés à la discrétion des nations voisines, en raison de la prépondérance donnée par un grand ensemble de voies nouvelles qu'elles exécutent.

Les associations, au contraire, emploieraient facilement, utilement deux et trois cents millions par an; c'est à peine trois millions par département, et un million par ingénieur. Nous avons vu que tous les ingénieurs français, affranchis de la centralisation, ont dépensé chacun cinq millions par an, terme moyen, et ont été les promoteurs des entreprises, les organisateurs des compagnies, l'âme des créations utiles.

Par association, nous ne désignons que des associations morales, consciencieuses, où l'actionnaire, le dernier inscrit, pour une somme plus ou moins forte, a les mêmes droits relatifs à sa mise que le premier et principal souscripteur; nous ne comprenons pas, dans cette catégorie les simulacres d'associations, des sociétés improvisées par l'administration, au profit de quelques financiers spéculateurs qu'elle crée par faveur, par abus de son pouvoir absolu usurpé, avec licence donnée à ces spéculateurs privilégiés d'exploiter le pays et les souscripteurs. Ce sont ces compagnies administratives qui ont éteint, par un habile calcul, l'esprit d'association, et ont forcé les compagnies respectables, de plus en plus indispensables, déjà organisées, à se retirer.

De tous ces faits on est en droit de conclure que, sous l'égide d'une législation parfaite, et d'après les principes des édits de concession des canaux du XVII^{e} siècle, les ingénieurs français présenteraient, en peu d'années, des projets d'un capital de deux milliards quatre cents millions; formeraient des associations recommandables; réuniraient les ressources nécessaires; feraient prospérer tous les départements; enrichiraient les classes ouvrières, et assureraient le repos et la puissance de la France. Alors aussi les ingénieurs français, reconnus comme les plus savants, seraient dans peu les plus expérimentés, et on leur devrait bientôt une prospérité extraordinaire et sans doute aussi de nouvelles découvertes.

Cet avenir glorieux de la France serait, en peu d'années, le résultat d'une législation sanctionnée par les siècles, qui peut être rédigée en quelques articles et en quelques heures. Mais le succès demande, d'un ministre des travaux publics, l'énergique et rare volonté d'attaquer des obstacles, d'ailleurs presque imaginaires, et qui disparaîtraient aussitôt. Sans doute ce ministre éprouverait quelques subalternes résistances; mais la haute sagacité du pays devinerait les bienfaits de cette législation et voudrait l'obtenir. Henri IV et Sully ont ouvert la carrière; les législateurs de Hollande, d'Angleterre et des États-Unis l'ont suivie; pour la fortune des peuples, le ministre est convié, par tous les hommes compétents, à y rentrer : une plus longue domination de la centralisation administrative conduirait à un abîme.

CHAPITRE XIV.

LES ASSOCIATIONS CONCESSIONNAIRES A PERPÉTUITÉ DE GRANDS ET NOMBREUX TRAVAUX PRODUCTIFS PEUVENT SEULES RÉSOUDRE LES QUESTIONS SOCIALES, ET LES DIFFICULTÉS ENTRE LES MAÎTRES ET LES OUVRIERS, ENTRE LES PROPRIÉTAIRES ET LES PROLÉTAIRES, ETC., ET PRÉVENIR DE NOUVELLES CONVULSIONS POLITIQUES ET SOCIALES.

Le malaise général, les troubles qu'il engendre, les sociétés secrètes qui se forment pour chercher, par la violence, des remèdes à la misère, sont les résultats de la rareté des grandes entreprises productives dans les départements, de la multiplicité des travaux fastueux dans les grandes villes, et des impôts excessifs, établis pendant la guerre, continués pendant la paix, pour payer les dépenses de luxe.

Les contributions des contrées éloignées, n'étant rappelées aux extrémités par aucune force centrifuge compensant la force de la centralisation, les populations agricoles souffrent, et les ouvriers des campagnes les désertent pour les travaux des villes. La jeunesse studieuse, ou solliciteuse

d'emplois, est également attirée dans les grandes villes, où se trouvent réunis les établissements universitaires, où se dépensent les trois quarts du budget, où se distribuent tous les emplois publics. Ainsi, par l'exagération d'une centralisation administrative imprévoyante, les capacités, les ambitions, les infirmités sociales sont concentrées et restent oisives dans les villes, y fermentent et font craindre des convulsions politiques. Le gouvernement, effrayé, se trouve entraîné à construire des casernes, des prisons, des hôpitaux, des forteresses, etc.; à augmenter les garnisons, les impôts; et par là il multiplie de plus en plus le nombre des indigents, des mécontents, les dangers des troubles et les chances des révolutions.

De grands travaux proposés dans chaque département, confiés à des associations, peuvent seuls remédier à de tels désordres et tarir pour jamais les sources des malheurs publics.

Les deux cents associations que nous proposons étant constituées, exigeraient la résidence, dans les campagnes, d'au moins quarante mille jeunes et savants ingénieurs, mécaniciens et artisans, maintenant sur les bancs des écoles et inquiets de leur avenir. Ces entreprises emploieraient en outre, quatre cent mille ouvriers de tous métiers qui encombrent les villes, passent, chaque semaine, deux et trois jours à solliciter du travail pour les quatre autres, et se corrompent par l'intempérance et la débauche, que la misère et le désespoir conseillent, que l'aisance seule prévient.

Par ces diverses entreprises, il y aurait plus de maîtres demandant des ouvriers, que d'ouvriers réclamant du travail; les ouvriers, recherchés partout, fixeraient, pour ainsi dire, eux-mêmes le prix des journées, et ne le subiraient plus; ils obtiendraient des salaires plus élevés. Comme les entreprises seraient nombreuses, il s'établirait une moyenne de prix par la libre et double concurrence des travaux et des ouvriers. Maîtres et ouvriers se trouveraient satisfaits de leurs conditions respectives; tous seraient en prospérité, et par cela seulement, vivraient en parfaite harmonie.

Les ouvriers, toujours occupés à des travaux bien rétribués, feraient des économies et deviendraient bientôt propriétaires dans leur résidence; ils auraient du moins la faculté de posséder.

Par les mêmes causes, les familles des ouvriers, ayant réalisé des économies, ne tomberaient plus dans la misère; le nombre des indigents

diminuerait graduellement; alors il ne faudrait plus ouvrir, à grands frais, des ateliers de charité, toujours improductifs, élever des monuments fastueux sous les noms d'hôpitaux, de prisons, etc., accroître les impôts et le nombre progresssif des malheureux pour acquitter un luxe d'architecture et d'administration.

Les ouvriers entassés dans les villes, qui s'y corrompent, étant rappelés dans les campagnes par des travaux productifs, trouveraient, même après l'achèvement des entreprises et pour leur exploitation, des emplois bien rétribués, selon l'instruction et l'expérience qu'ils auraient acquises.

La paix intérieure serait donc garantie et défendue avec énergie par les nombreux ouvriers, alors disséminés, aisés et plus moralisés par l'instruction spéciale complète et par le séjour à la campagne.

Le travail étant partout offert et bien rétribué et donnant l'attrait de la propriété et la liberté de satisfaire ce penchant inné, les ouvriers seraient les plus énergiques défenseurs des droits des propriétés acquises par leurs honorables et pénibles travaux. Ils poursuivraient de leur énergique mépris les indigents valides, oisifs par dépravation; ils parviendraient, par leur exemple et par leur influence, à guérir une plaie sociale dangereuse. La société, enrichie, multiplierait les maisons d'instruction, d'éducation pour les enfants des ouvriers, et transformerait les prisons en maisons d'asile et de bienfaisance pour les infirmes de toute catégorie. La famille d'un ouvrier, aisée dans le présent, pleine de sécurité pour l'avenir, serait dans cette position heureuse qu'une grande dame, plus célèbre encore par son esprit supérieur que par son haut rang et son immense fortune, jugeait préférable à la sienne.

Les entreprises productives, confiées à des associations responsables et respectables, ne doivent donc pas être considérées seulement comme des moyens de perfectionner les voies de transport et de satisfaire des intérêts mercantiles et matériels, si amèrement et si légèrement critiqués.

Les bienfaits permanents et la puissance séculaire que les associations nationales procurent furent le but des recherches des grands législateurs que les générations reconnaissantes ont appelés divins, lorsqu'ils furent assez heureux pour l'atteindre.

Les associations pour travaux publics rapprocheraient, uniraient, par

mille liens, les membres de la société, maintenant divisés par les révolutions, et que le premier vent de l'adversité agite et fait tourbillonner comme les trombes des tempêtes qui détruisent tout sur leur passage.

Dans une vaste entreprise, concédée à perpétuité, le grand propriétaire, le riche capitaliste, les ingénieurs, les directeurs, les mécaniciens, les employés directeurs, les entrepreneurs, les chefs ouvriers, tous actionnaires et intéressés au succès, ne forment, pour ainsi dire, qu'une seule famille; leur fortune est liée comme s'ils étaient à bord d'un vaisseau allant à une expédition lointaine : capitaine, pilote et matelots ont une même destinée et peuvent également faire sombrer le navire par de fausses manœuvres, ou le conduire au port par le concours de leurs talents et par leur courage. Cette communauté d'existence, de périls, de fortune et de gloire les lie à jamais les uns aux autres.

On montrera que dans une association de travaux publics parfaitement réglée et affranchie d'entraves administratives, chaque associé y trouve la protection et la justice que le gouvernement accorde à l'association entière, et que ce placement de fonds est le plus recherché.

Les administrateurs ont des chances de fortune et de gloire, et la certitude d'acquérir une expérience consommée, et par là une supériorité sociale incontestable. Les jeunes gens intelligents et laborieux apprennent un art bien rétribué. Les mécaniciens et chefs ouvriers ont une existence honorable et pour toujours assurée. Les ingénieurs, qui ont été les créateurs de l'entreprise, reçoivent, des jeunes gens, employés et enrichis par eux des trésors de la science, des témoignages de reconnaissance, des marques de satisfaction des actionnaires et des populations appelées à une prospérité extraordinaire par d'importantes améliorations.

Tous les chefs ouvriers et entrepreneurs, étant actionnaires, sont plus intéressés au repos du pays et à sa prospérité que de très-grands propriétaires; ils ont plus d'aautorité sur le peuple pour repousser avec énergie toute perturbation, et ont plus d'influence pour détourner les ouvriers des séductions fatales des sociétés secrètes, et des systèmes désorganisateurs et destructeurs de la société.

Mais, par association (il faut le redire encore), nous entendons une association libre, indépendante, où chaque souscripteur est admis aux

mêmes conditions, à raison de sa mise de fonds ou de ses intérêts. Si, au contraire, dans cette association, la centralisation administrative intervient d'une manière quelconque, alors les prodiges disparaissent; ce ne sera plus que divisions, procès, pertes incalculables.

La centralisation ne veut que des simulacres de compagnie; il faut que l'association se modifie à son image; qu'elle se personnifie en banquiers spéculateurs, en protégés puïssants, à qui sont réservés des priviléges exclusifs et le droit de tout exploiter à leur profit, les actionnaires, les ingénieurs, le pays, et le gouvernement surtout.

Il est, sous tous les rapports, préférable de renoncer aux travaux les plus utiles que de les entreprendre par des compagnies administratives privilégiées. Elles tuent l'esprit d'association; elles éloignent les véritables associations; elles empêchent l'exécution des importants travaux qui, sans accroissement d'impôts, ouvriraient aux classes laborieuses un avenir de prospérité, et assureraient au pays le repos, la puissance et la grandeur, de plus en plus compromis par la centralisation administrative.

CHAPITRE XV.

INFLUENCE DES ASSOCIATIONS, ETC., SUR LA RÉFORME DES CODES DE JUSTINIEN ADOPTÉS EN FRANCE.

Les jugements, chez les Francs et les Germains, se rendaient par des pairs, origine de l'institution du jury, admis en matières civile et criminelle, dans les temps modernes, par les peuples les mieux réglés, et considérés comme les plus libres.

Le jury, en matière civile, établit une parfaite égalité entre les justiciables; parce que la justice, rendue plus promptement et avec moins de frais, permet à l'offensé pauvre de lutter contre l'oppresseur riche; ce qui lui est refusé maintenant par les frais excessifs et les délais des appels.

Les difficultés relatives aux expropriations, dans les entreprises publiques, sont jugées, d'après les nouvelles lois, par le jury; c'est déjà une conquête due aux associations concessionnaires de travaux, qui ont sollicité et obtenu cette importante réforme.

Lorsque les associations chargées des entreprises seront plus nombreuses, elles exerceront une heureuse influence; elles éclaireront les populations; elles rendront les actionnaires capables d'être de bons jurés en matières civile et criminelle; alors la demande de l'application du jury aux affaires civiles deviendra générale et sera accueillie.

Beaucoup d'autres améliorations législatives seront de même obtenues; on parviendra à réformer des dispositions législatives puisées dans les décrets, édits, codes, digestes et institutes de l'empereur Justinien, adoptées en substance par nos codes.

Lorsque le pouvoir absolu a été usurpé en France, en violation des libertés privées, des franchises des provinces et des villes, et des lois fondamentales du royaume, le gouvernement a choisi, pour ainsi dire comme législateur, un empereur romain célèbre par ses conquêtes et ses recueils législatifs; il obligea la jeunesse des universités à étudier les compilations faites par ordre de Justinien.

Tout fut de sinistre augure dans les choix du législateur, des codes et de l'époque.

Justinien I^{er} s'est ouvert le chemin du trône par l'assassinat; il épousa une actrice prostituée, toujours déréglée, qui le gouverna. Il vendit ses lois et ses édits, ce qui explique les contradictions multipliées qu'on y remarque. Il vainquit par Bélisaire qu'il délaissa, persécuta et condamna à la mendicité. Dans sa vieillesse, Justinien se signala par tous les vices et par ses profusions. Sa fureur de bâtir, son avarice, le rendirent dur, impitoyable, et le poussèrent à accabler le peuple d'impôts. Il fut haï du peuple et redouté par ses courtisans. Sous son règne, les liens de société, d'amitié, de parenté, furent brisés. Tout scélérat qui commettait un crime se prétendait de la faction soutenue par l'empereur, accusait sa victime d'être de la faction contraire, et restait impuni. Justinien choisissait de préférence les hommes corrompus et leur accordait, avec sa confiance, le pouvoir d'opprimer le peuple.

Ses conquêtes, ses immenses travaux de fortifications perdirent tout, l'empire même, par l'épuisement et par le mécontentement des populations.

Justin le jeune, neveu et successeur de Justinien, qui monta sur le trône en 565, se signala de même par un forfait; il fit étrangler Justin, son parent, petit-neveu de Justinien, parce qu'il avait quelque droit à l'empire; il eut la cruauté de se faire apporter sa tête et de la fouler aux pieds. A l'exemple de Justinien, il fut gouverné par son épouse Sophie.

L'eunuque Narsès, gouverneur d'Italie, pour se venger d'une raillerie de l'impératrice, appela les Lombards, leur livra l'Italie où ils commencèrent à régner. L'empire d'Orient, d'autre part envahi par les Perses, fut en dissolution.

L'époque des deux règnes de Justinien et de Justin, de 527 à 565 et à 578, est l'une des plus désastreuses de l'Europe, alors envahie et dévastée par les inondations de tous les peuples du Nord.

Les empereurs qui précédèrent Justinien, se signalèrent de même par tous les crimes, et sont désignés, la plupart, dans l'histoire, par le nom de tyrans. Ainsi, toutes les lois puisées dans ces temps sont empreintes d'arbitraire et de doctrines de pouvoir absolu. Ces codes n'ont point servi à garantir l'empire d'Orient de sa décadence et de la conquête immédiate, et n'ont pas davantage préservé la France, depuis leur importation et leur enseignement forcé, des plus grandes calamités.

Les codes de Justinien, quoique réglant particulièrement les droits civils, ne sauraient plus s'appliquer, sans modification, à une société éclairée et libre du XIX^{e} siècle. S'il est utile de les étudier, c'est plutôt comme recherches scientifiques dans le but de réformer nos codes, et non comme une législation reconnue par la France.

On a vu la malheureuse influence, par une récente expérience, de l'étude imposée à la jeunesse française, de la législation justinienne. Les codes et les règlements, rédigés depuis 1830, ont tous le cachet du pouvoir absolu, et renferment des dispositions fondamentales qui violent la Charte et tous les principes d'un véritable gouvernement représentatif.

L'application générale du jury aux affaires civiles ne sera obtenue, généralisée et mise en pratique que lorsque plusieurs centaines de mille

actionnaires des entreprises nationales auront été appelés par leurs intérêts et leurs fonctions et favorisés par leur aisance à étudier les lois et à prendre part aux débats, réglés par le jury, entre les compagnies et les propriétaires à exproprier.

La législation, comme toutes les sciences, a fait d'immenses progrès depuis treize siècles; et on exposerait le pays à retourner à la barbarie et à subir des invasions nouvelles, si on persistait à maintenir la corvée, les impôts excessifs, et la centralisation administrative du règne de Justinien, principales causes des révolutions françaises.

Lorsque les associations seront honorées et nombreuses, la jeunesse ne perdra plus des années à l'étude stérile des lois romaines; elle se livrera à des travaux scientifiques mécaniques qui lui ouvriront un avenir meilleur; elle se signalera par ses talents et son dévouement dans les grandes entreprises nationales. Ces associations formeront des législateurs, des hommes d'État, et surtout une foule de mécaniciens nécessaires à la prospérité et à la puissance du royaume.

CHAPITRE XVI.

INFLUENCE DES MÊMES ASSOCIATIONS SUR LA COMPOSITION ET SUR LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

Le gouvernement paye six cent quarante mille fonctionnaires, agents et soldats. Il perçoit 1,200 millions d'impôts. Il enlève à la production l'élite de la jeunesse, les hommes les plus capables d'accroître les prospérités publiques, et ensemble au moins 2 milliards par an. Par une conséquence infaillible, le pays est forcé de prendre une grande partie de ses délégués parmi les fonctionnaires qui se trouvent engagés à maintenir le système de centralisation administrative, cause évidente de toutes les convulsions intestines depuis cinquante ans.

Par cet ordre de choses, trente millions d'habitants des campagnes se trouvent déshérités du maniement des affaires publiques, et n'apprécient la valeur du gouvernement, et ne mesurent leurs affections que par le tarif plus ou moins bas des impôts.

Les associations étant appelées à exécuter tous les travaux productifs, le nombre des salariés par l'État se trouverait diminué de plus de trois cent mille personnes que les associations emploieraient; et les dépenses étant réduites, les impôts diminueraient rapidement.

Ces travaux formant un grand nombre d'hommes d'État, d'administrateurs, d'ingénieurs, très-versés dans l'étude de l'économie politique, le pays nommerait membres de la Chambre les plus capables, qui réuniraient l'expérience, l'instruction à l'indépendance.

Alors la Chambre ne passerait plus de longues séances et une partie des sessions en débats politiques ou personnels qui jettent le trouble et la division dans l'assemblée, sans résultat pour les contribuables. Ce ne serait plus une majorité représentant un parti qui dicterait des lois à un autre parti en minorité. Les projets législatifs ne seraient plus débattus en séances solennelles, ni les dispositions imposées par d'éloquents orateurs étrangers aux spécialités à régler; les codes ne seraient plus altérés par des amendements improvisés et votés de confiance; ils seraient préparés, dans le recueillement des bureaux, par des commissions législatives d'enquête, confiées à la direction d'hommes spéciaux les plus éminents.

Les Chambres s'occuperaient presque exclusivement à régler des lois de concession de travaux publics; elles sauraient assurer de l'occupation et de l'aisance aux classes laborieuses par des entreprises nationales destinées à développer les prospérités publiques sans accroître les charges des contribuables.

Ainsi, les associations produiraient des hommes supérieurs qui multiplieraient les associations. Elles seraient ainsi tour à tour causes et effets.

Le gouvernement aurait, sans doute, moins d'action directe sur les Chambres et moins de revenus; mais la Chambre étant plus nationale et les populations plus enrichies, le gouvernement serait affranchi de détails minutieux, d'une responsabilité chanceuse, et serait plus respecté

et plus populaire; sa puissance deviendrait plus formidable, au dedans, contre les factions qui s'éteindraient rapidement, et au dehors, contre l'ennemi qui redouterait une nation associée, unie par mille liens et parfaitement organisée.

CHAPITRE XVII.

INFLUENCE DES MÊMES ASSOCIATIONS SUR LE CHOIX DES MINISTRES ET SUR LES AMÉLIORATIONS DES DIVERS SERVICES PUBLICS.

Depuis un demi-siècle la direction des affaires est livrée aux grands orateurs politiques, et depuis un demi-siècle la France est en révolution. Comparée aux grandes puissances rivales, on répète de toutes parts qu'elle est en décadence malgré ses héroïques légions, malgré le nombre prodigieux de ses grands généraux, et des hommes illustres dans toutes les carrières qu'elle a produits et que les convulsions politiques engendrent par privilége.

La centralisation administrative livrant sans réserves, sans conditions, les forces et les finances du pays, aux gouvernements qu'elle a toujours faits absolus, les a pour ainsi dire poussés, par l'enivrement et les égarements d'un pouvoir sans limites, à toutes les exagérations qui ont coûté à la France, en cinquante ans, trois millions d'hommes, quatre-vingts milliards, et le triomphe définitif des ennemis au dehors.

Telle sera la perpétuelle destinée du pays, jusqu'ici fatale, plus tard désastreuse, pendant la domination plus que souveraine des administrateurs politiques, hommes de lettres, d'académies et de tribunes, très-éloquents sans doute, mais étrangers à toutes spécialités, et cependant maîtres des destinées de nos départements.

Il est évident qu'à la Chambre, dans les séances toujours solennelles et académiques, l'homme spécial ne peut se faire comprendre de tous, et dès

lors il ne serait écouté que par les trente ou quarante députés instruits dans la même spécialité. Intelligent, il s'abstient, parce qu'il prévoit qu'il fatiguerait l'assemblée composée de membres spéciaux dans les diverses antres branches des sciences.

Le député politique, au contraire, ne traitant que les questions irritantes, de partis, de personnes et de l'étranger, trouve l'assemblée attentive, et s'il est grand orateur, il entraîne les suffrages presque unanimes et fonde sa puissance parlementaire.

Ce prince de la tribune est, par ce système, nommé premier ministre, ou ministre d'une administration; mais son inexpérience complète des affaires de son département, son invincible éloignement de tous détails, le livrent à des commis sous ses ordres, qui eux-mêmes ignorent la France et succombent sous le poids des dossiers accumulés par la centralisation dans les bureaux de la capitale.

La fatalité d'un tel système condamne le gouvernement à demander au pays, après vingt-cinq ans de paix générale, six cent quarante mille fonctionnaires, agents ou soldats, et 1,200 millions pour faire marcher une machine gouvernementale si compliquée, et pour parer à tous les désordres inséparables d'une telle organisation.

Les grandes orateurs, enthousiastes d'un gouvernement de tribune, qui leur donne les jouissances ou les espérances d'un pouvoir plus que souverain, veulent maintenir la suprématie de la parole sur les connaissances spéciales, et se réserver le pouvoir, sans limites, de nommer leurs amis politiques à des milliers d'emplois publics. Dans leur conviction qu'ils sont eux-mêmes d'excellents ministres, ils pensent qu'un homme d'esprit et de tribune peut administrer parfaitement, également, et tour à tour les finances, les travaux publics, le commerce, l'instruction publique, les relations extérieures, etc., sans aucune étude préalable. Ils supposent le même mérite à leurs amis, aux solliciteurs de salons, et leur confèrent la direction des branches les plus importantes de l'administration de Paris et des départements.

Il résulte fréquemment de cet état de choses, que les hauts fonctionnaires nommés par la faveur sont hors d'état d'exercer pertinemment les derniers emplois de l'administration qui leur est confiée, et sont forcés de demander des avis aux agents sous leurs ordres.

Par toutes ces causes, l'administration française est à la fois la plus chère, la plus stérile, la moins populaire, la moins capable d'assurer une longue sécurité ; et, ce qui est également déplorable, aucune population libre d'Europe ne voudrait s'y soumettre.

Cette administration, centralisée, absolue, a toujours conduit à des catastrophes par elle fréquentes ; cependant, on ne peut espérer que les célèbres orateurs de la tribune, qui ont doté la France de législations impraticables, voudront abdiquer et se suicider.

La seule espérance d'un avenir meilleur et bientôt florissant est dans l'organisation de compagnies nombreuses, perpétuelles, chargées à leurs frais et périls des grands travaux publics. Ces associations en quelques années, en une année même, produiraient sur cette société bouleversée par les partis et les convulsions, cette régénération qu'obtient sur un sol fécond, mais abandonné à une végétation spontanée et sans valeur, un riche agriculteur, expérimenté et savant, disposant d'excellentes semences, des plus parfaits instruments et des meilleures méthodes.

Les associations formeraient les plus habiles administrateurs, députés et ministres.

Qu'on se représente, en effet, une assemblée nombreuse composée des chefs les plus célèbres des associations, qu'un orateur éloquent, prétendu politique, voudrait dominer par des débats de personnes, de factions ; tous les membres de cette assemblée lui imposeraient silence, non par la violence, mais par des manifestations que la supériorité de leur raison et de leur instruction profonde rendrait impérieuses.

Les ministères appartiendraient de nécessité aux plus habiles de tous les administrateurs des compagnies, et chacun d'eux se mettrait à l'œuvre pour doter la France d'une législation plus parfaite. Les associations étendant ainsi leur influence sur le choix des ministres, détermineraient forcément la nomination d'administrateurs de talents supérieurs dans les départements.

Le ministre de l'instruction publique serait le plus savant de son époque, en sciences exactes, en application, en mécanique surtout ; il multiplierait les écoles spéciales d'arts et métiers, encouragerait les découvertes et parviendrait en peu de temps à doter le pays de vingt mille jeunes

mécaniciens habiles, aussi nécessaires en temps de paix que pendant la guerre.

Le ministre des travaux publics, profond jurisconsulte, serait appuyé par la Chambre contre les bureaux, dresserait les statuts annexés aux lois de concession des travaux publics, et assurerait le succès de ces entreprises multipliées par la perfection de la législation.

Le ministre de l'intérieur, versé dans l'étude des sciences de l'économie politique et de ses applications, préparerait et présenterait des codes qui rendraient aux communes et aux départements l'administration de leurs propres affaires.

Le ministre du commerce et de l'agriculture affranchirait le pays des monopoles établis au profit de quelques fabricants, et au détriment de tous les consommateurs, et supprimerait les contributions exceptionnelles qui frappent quelques produits agricoles.

Le ministre de la guerre, se confiant au dévouement des populations, organiserait des milices nationales nombreuses, qui ne coûtent rien en temps de paix, et sont plus capables en cas de guerre de défendre les frontières et l'intérieur avec intelligence, dévouement et héroïsme.

Le ministre de la marine encouragerait l'établissement des vaisseaux à vapeur par les associations, et trouverait par le concours des marins du commerce des ressources inépuisables et formidables.

Le ministre de la justice pourrait étendre l'institution du jury aux affaires civiles, parce que les populations plus aisées et plus éclairées rempliraient avec zèle et succès ces importantes fonctions.

Il en serait de même des autres ministères et des diverses branches gouvernementales, qui seraient administrés par les hommes supérieurs en grand nombre formés par les associations.

CHAPITRE XVIII.

INFLUENCE DES MÊMES ASSOCIATIONS SUR LES PROSPÉRITÉS DES COLONIES.

La France a conquis la plupart de ses importantes colonies par des associations de négociants, et les a perdues après l'envahissement de la centralisation, et par les désordres d'une administration éloignée, absolue, nommant par faveur des gouverneurs temporaires, incapables, étrangers aux localités.

A peine le séjour de ces gouveneurs dans les colonies leur avait donnĕ la connaissance de ces contrées, qu'ils étaient remplacés par d'autres fonctionnaires inexpérimentés.

Comment, d'ailleurs, un gouvernement qui ne peut créer une parfaite organisation intérieure pourrait-il administrer des possessions à mille lieues de distance, avec plus de sagesse et de bonheur? et comment trouverait-il pour le dehors des hommes d'expérience qui lui manquent au dedans?

Par ces causes, les immenses et importantes possessions du Canada, de la Louisiane, de l'Ile-de-France, etc., n'avaient fait quelques progrès, pendant la domination française, que par les efforts admirables mais isolés des colons. Nul canal, nulle grande route, aucun chemin de fer n'avait été exécuté pendant cette période, parce que ces entreprises exigent le concours et au moins la protection puissante et éclairée du gouvernement.

Mais à peine ces pays ont-ils été affranchis de la tyrannie de l'administration française, que la prospérité a été miraculeuse.

Dans la Louisiane, les Français livrés à eux-mêmes, d'abord embarrassés de leur liberté d'agir, comme des captifs échappés à une longue servitude, se crurent incapables de se gouverner eux-mêmes, et demandèrent à l'Union des gouverneurs qui leur furent refusés. Bientôt enhardis, et sous la direction des élus choisis parmi les plus capables, ils ont entre-

pris et achevé avec rapidité et bonheur de grands et beaux travaux par le concours des associations.

Dans le Canada et à l'Ile-de-France, les Français, sous une administration plus libérale, quoique secrètement hostile au nom français, ont ainsi exécuté de belles routes neuves en plus grand nombre, en trente ans, que pendant les siècles précédents sous la domination française; aussi les produits ont triplé, et la population a augmenté rapidement.

Par l'influence de cette même centralisation absolue, les colonies françaises de la Martinique, de la Guyane, etc., sont pour ainsi dire stationnaires; nos conquêtes d'Afrique coûtent maintenant, par an, cent millions et l'emploi de quatre-vingt mille hommes, la perte de dix mille hommes, l'élite de la France; cependant aucune garantie d'avenir n'est donnée et ne saurait être obtenue que par des associations nombreuses et puissantes.

Ainsi, dans les colonies comme à l'intérieur, la centralisation absolue met obstacle au développement des propriétés. Elle compromet la France après avoir perdu nos plus belles colonies. Partout elle empêche l'organisation des compagnies et leur intervention dans la gestion des affaires publiques.

On comprend qu'en abandonnant l'avenir à la direction actuelle de l'administration, nulle réforme n'est à espérer ni à proposer; les commis des bureaux, maintenant souverains, pouvant doter leurs parents, incapables, d'emplois bien rétribués dans les colonies, sauront repousser la demande des association qui évidemment ne voudraient s'adjoindre que des hommes laborieux, les plus instruits et les plus utiles.

Ainsi, dans l'intérêt de la conservation et des prospérités des possessions des colonies, il serait nécessaire de constituer des associations à l'intérieur, de leur confier la concession à perpétuité des travaux publics, afin qu'elles procurassent dans les colonies les hommes et les ressources nécessaires aux améliorations pendant la paix, et à la défense pendant la guerre.

Mais avant de compter sur un tel succès, il faut que les associations encouragées aient presque épuisé les projets de travaux productifs à l'intérieur, que les capacités et les capitaux créés par les nombreuses et heureuses entreprises débordent, pour ainsi dire, au dedans, et soient forcés

d'aller chercher au dehors un emploi plus aventureux, mais en espérance bien plus avantageux.

Le gouvernement, par son concours efficace, est maître de hâter l'époque de jouissance en secondant les premières associations.

Il nous paraît démontré, par exemple, que dix colonies françaises en Afrique, confiées aux dix généraux les plus expérimentés, chefs d'associations puissantes, qui recevraient, chacune, chaque année, deux millions et le matériel nécessaire à un corps de trois ou quatre mille hommes, sauraient fonder des établissements perpétuels, étendre de proche en proche la civilisation et la domination française sur toute l'Algérie.

Mais avec des gouverneurs, des généraux et des soldats envoyés pour quelques années et quelques mois, on n'obtiendra qu'une occupation limitée, temporaire, qui fait craindre un grand désastre à la première guerre.

C'est par l'intervention des compagnies que les Anglais ont conquis les Indes et les possessions françaises en Asie, et qu'ils envahissent, possèdent et organisent des îles et des empires sur tous les points du globe. Ces terres, nouvellement découvertes et exploitées par des associations composées d'hommes expérimentés et habiles, sont beaucoup mieux administrées que d'antiques royaumes du continent d'Europe soumis à une centralisation abolue.

Le système d'association, rétabli en France, étendrait bientôt son action civilisatrice dans les possessions les plus lointaines; il unirait les populations diverses par mille liens communs.

Le sort des colons, à mille lieues de la mère patrie, ne dépendrait plus du caprice d'un commis, en possession maintenant d'envoyer un protégé incapable, avec pouvoir discrétionnaire de disposer de la fortune et souvent de la vie des colons.

Les colons, membres de l'association, choisiraient parmi eux les plus recommandables, et ne connaîtraient du gouvernement central que sa haute protection, ses bienfaits, et lui seraient plus dévoués par prévoyance et par reconnaissance.

Sans l'aide de ces associations, les colonies continueront à être pendant

la paix des causes de dépenses, des instruments de ruine, et pendant la guerre des proies faciles offertes à l'ennemi.

CHAPITRE XIX.

INFLUENCE DES MÊMES ASSOCIATIONS SUR LE MAINTIEN DE LA PAIX GÉNÉRALE ET LA DISSOLUTION DES COALITIONS ENNEMIES.

Rome fut toujours victorieuse, et s'était agrandie comme la France, lorsqu'elle n'eut à soutenir que des guerres successives et contre une seule puissance; mais elle ne put résister aux attaques simultanées de toutes les nations qui inondèrent à la fois ses provinces, comme les alliés contre la France pénétrèrent en même temps sur toutes les frontières en 1813 et 1814.

Les puissances sont conviées à se liguer par des sentiments communs de crainte, d'envie, de haine, de vengeance, etc., que leur inspire un voisin puissant, entreprenant, ambitieux : alors elles oublient leurs rivalités respectives qui se révèlent plus ardentes au moment du triomphe de la ligue.

Avant Louis XIV, si la France a dû combattre des coalitions ennemies, elle était soutenue par des ligues amies, comprenant au moins la moitié des souverains et des peuples de l'Europe.

Si le triomphe d'une coalition la brise incessamment, en soulevant les rivalités assoupies, les revers tendent à la cimenter en inspirant aux puissances vaincues plus d'unité, d'abnégation et de dévouement. Une nation qui a soulevé contre elle des coalitions générales est en face d'un danger immense et permanent et doit chercher à les dissoudre.

Si on remonte à l'origine des ligues générales organisées contre Louis XIV, on reconnaît que ce souverain, ayant usurpé les pouvoirs des provinces et de la nation, disposait sans contrôle des forces et de toutes les ressources du pays; il était maître d'en abuser au dedans et au dehors, et

céda à l'entraînement irrésistible de l'abus d'une autorité discrétionnaire. Il persécuta pendant trois ans, de 1685 à 1688, les religionnaires; chassa de son royaume cent mille familles, après la révocation de l'édit de Nantes; et inspira aux princes et aux peuples coreligionnaires la volonté, les moyens et l'espérance de les venger. C'est en 1687 que se forma contre Louis XIV la célèbre ligue de toutes les puissances qui devint si fatale à la France pendant la vieillesse du grand roi.

La convention ayant, comme Louis XIV, usurpé un pouvoir sans bornes, disposant de même souverainement des forces du pays, proscrivit aussi cent mille familles et inonda de sang les villes et les provinces. Les puissances voisines, dominées de nouveau par la crainte et la haine, cédant aux promesses des réfugiés, se coalisèrent encore, et n'ont cessé d'être secrètement liguées jusqu'au jour de leur triomphe.

Napoléon, vainqueur et absolu, provoqua la ligue des souverains d'Europe, toujours vaincus, et toujours plus ardents à renouer des ligues secrètes jusqu'aux derniers jours de l'empire.

Les coalitions des souverains ne peuvent être combattues avec un succès infaillible que par des coalitions contraires des peuples, qu'il dépend d'un gouvernement habile de susciter et de cimenter; mais cette ressource, immense sans doute, appelle la guerre, ses chances incertaines, ses désastres inévitables.

Le même but peut être rempli par une organisation parfaite du pays qui le rende formidable contre toutes invasions, sans inspirer aux étrangers ni crainte, ni haine, ni espérance de factions et d'appui, ni aucun des sentiments hostiles, sources des ligues ennemies.

Des associations nombreuses chargées à perpétuité des travaux publics peuvent seules, selon nous, conduire à ce résultat.

Ce système admis et généralisé, des millions d'habitants auraient leur fortune et leur avenir liés aux destinées du royaume; l'union et la paix régneraient partout. Les administrateurs, les hommes d'état nombreux, habiles et indépendants, domineraient dans tous les conseils; perfectionneraient les institutions locales; ôteraient aux ministres ambitieux la possibilité d'entreprendre des expéditions aventureuses, des guerres ambitieuses et injustes; le gouvernement, n'étant plus absolu, n'aurait plus la

faculté de proscrire, d'exciter des révoltes, de se précipiter inopinément sur des voisins faibles; les troupes permanentes seraient réduites; les milices nationales exercées et armées très-nombreuses; les contributions diminuées; les populations voudraient une paix perpétuelle.

La France, ainsi instituée, ne provoquerait pas plus les coalitions ennemies que la Hollande, la Suisse, les États-Unis, l'Angleterre, etc. La crainte, les haines politiques et religieuses n'ayant plus d'aliments, les rivalités entre les souverains voisins seraient de nouveau éveillées et briseraient les derniers liens des anciennes ligues.

Il est à remarquer que chaque association pour travaux publics n'unit pas seulement, dans une grande famille, les souscripteurs nombreux appartenant à toutes les classes sociales; elle appelle et reçoit des capitalistes de tous les pays qui s'identifient et s'incorporent dans l'entreprise, et servent d'intermédiaires amis pour rapprocher les nations et les éloigner de guerres nouvelles.

On comprend même difficilement comment on pourrait établir des tarifs élevés de douanes, et mettre en hostilité deux empires traversés par un grand nombre des mêmes canaux et des mêmes chemins de fer, appartenant en commun aux populations voisines des deux nations, se mêlant à chaque heure par des voies nouvelles si rapides.

Mais, au lieu d'associations, supposez le gouvernement absolu, seul entrepreneur de ces ouvrages, le prestige disparaît; le souverain devient plus redoutable à ses rivaux; il les pousse à des coalitions nouvelles, par cette pensée que maître de jeter sur un voisin des armées nombreuses par ces voies admirables, un prince moins puissant ne pourrait résister à une attaque instantanée.

Il faut donc adopter l'institution des associations chargées exclusivement de toutes les grandes entreprises pour atteindre le but de la dissolution des coalitions ennemies et du maintien prolongé d'une paix générale.

En définitive, ces associations resserrent, par mille liens, toutes les classes, les enrichissent, les éclairent et leur donnent la volonté et la force d'empêcher les guerres de conquêtes et d'invasion; elles diminuent les armées permanentes; elles rapprochent entre elles les populations des états voi-

sins par des relations commerciales plus fréquentes et par des intérêts communs. Alors le gouvernement n'ayant plus à se préparer à la guerre, consacrerait les ressources publiques à des travaux productifs; les associations, plus certaines d'une longue paix, étendraient le champ de leurs entreprises; les nations voisines, n'ayant plus de dangers à conjurer, n'envisageraient plus les frontières comme des bannières ennemies, et voudraient s'associer à un peuple en possession des plus parfaites institutions, et par elles d'une prospérité extraordinaire et d'une puissance formidable.

CHAPITRE XX.

INFLUENCE DES MÊMES ASSOCIATIONS SUR L'ACCROISSEMENT DE LA PUISSANCE FRANÇAISE.

Nous supposerons que la législation et les mesures proposées ont été adoptées et sont en vigueur: alors les associations, encouragées par la perpétuité, ont entrepris, pour une somme de plusieurs milliards, des travaux destinés à établir des réseaux de chemins de fer et de canaux complets, embrassant tous les départements, reliant les mines, soit aux ports de mer et des grandes rivières, soit aux villes de commerce.

Alors, plus de deux cent mille familles françaises, ayant pour chefs les personnes les plus éclairées, les propriétaires et capitalistes, les ingénieurs, les mécaniciens, les plus habiles artisans, ont pour toujours leur existence incorporée dans ces entreprises, et leurs intérêts liés à perpétuité entre elles et aux destinées de l'État.

Ce beau spectacle donné par un grand peuple, oubliant ses dissensions intestines pour coopérer à la réparation des malheurs du passé et fonder une prospérité impérissable, appellerait du dehors dans son sein les capitalistes les plus capables, les plus prévoyants; la France leur offrirait plus de sécurité, plus de chances de bénéfices, que toute autre con-

trée du monde, et une participation à ses antiques gloires, que les associations renouvelleraient dans toutes les carrières.

Le gouvernement lui-même trouverait aussi un gage de durée séculaire dans l'organisation proposée. Les associations à perpétuité, images de la nation entière, seraient appelées non-seulement à le seconder par les bienfaits de leurs découvertes et de leurs travaux, mais à rendre tout immuables : les institutions, les familles, et l'ordre établi, par l'influence de la paix et de l'aisance générale.

Les associations, de plus en plus multipliées par l'attrait de la perpétuité, embrassant, dans leurs investigations actives, les améliorations diverses, feraient entrer presque toute la population dans les sociétés anonymes, et appliqueraient leur fécondité prodigieuse à développer les branches de toutes les industries agricoles, manufacturières, commerciales.

Par une extension du système honoré des associations, les habitants, éclairés, exercés et enrichis par elles, érigeraient à leurs frais, et à perpétuité, des établissements d'instruction, de prévoyance, de bienfaisance et de charité ; ils en confieraient l'administration gratuite aux personnages les plus recommandables désignés par les héritiers des fondateurs et des actionnaires conformément aux clauses respectées des donataires généraux.

L'étranger, en entrant en France, apercevrait une transition heureuse ; nos départements auraient des communications plus nombreuses, plus rapides et meilleures que les États voisins ; la population française serait aussi plus aisée, mieux logée, plus éclairée, mieux habillée.

Les voyageurs étrangers, séduits par le tableau du bonheur public de la France, voudraient y prolonger leur séjour, et y fixeraient même leur résidence. Ils adopteraient une patrie nouvelle pleine de prospérité et d'avenir, de préférence à leur pays natal, plus imposé, moins libre, et d'un climat moins heureux.

La France croîtrait en population, en puissance et en étendue même par les efforts spontanés de la prédilection de nos voisins en faveur d'institutions plus parfaites.

De telles conquêtes morales sont plus faciles et plus durables que les occupations de territoire obtenues par des victoires ou des révolutions, que

le sort incertain de la guerre et des convulsions politiques peuvent de même ravir et avec des pertes incalculables. En étudiant l'histoire des émigrations des habitants des divers empires, on en trouve facilement les causes. L'homme intelligent n'est entraîné à quitter volontairement son pays que par des impôts excessifs ou des persécutions intolérables; son imagination l'appelle sans cesse vers les contrées estimées les plus heureuses par la triple influence de la sécurité garantie, des travaux encouragés et bien rétribués, et de la modération des taxes; de tels pays bien réglés s'enrichissent de l'émigration de tous les peuples opprimés ou trop imposés.

Comparons, d'autre part, les États qui ont, depuis un siècle, des destinées contraires, les uns dépouillés par la conquête ou la révolte de leurs importantes possessions d'outre-mer; les autres stationnaires, d'autres enfin s'étendant sur tous les points du globe par de perpétuelles agglomérations; et nous reconnaissons que ces résultats ont leur origine dans l'administration plus ou moins défectueuse ou parfaite des provinces de ces États.

Dans les gouvernements d'une centralisation absolue, les habitants n'ont entre eux d'autres liens que les chaînes administratives, qu'ils sont impatients de briser, même par des secours étrangers. Sous les gouvernements stationnaires, les habitants restent dans leurs habitudes de torpeur, exposés aux chances des événements malheureux du dedans et du dehors.

Dans les derniers, le peuple, éclairé, laborieux, ambitieux de progrès, habitué à coopérer à des travaux mémorables, veut se signaler dans des contrées lointaines par de nouveaux ouvrages dignes de gloire; il ne semble songer qu'à réaliser ses projets de fortunes privées, et il étend et féconde les conquêtes de sa patrie, et lui montre un dévouement héroïque dans les occasions périlleuses.

Chaque gouvernement est donc maître de ses destinées: absolu, administrant par ses agents, avec des armées permanentes nombreuses, avec des impôts excessifs, il ne commande qu'à des mécontents ou à des esclaves, tous impatients de secouer un joug insupportable et de tendre une main suppliante à tout libérateur. Il se met à la discrétion des partis, des ambitieux dissimulés, ou des conquérants étrangers qui promettent tous la liberté et apportent tous une servitude plus affreuse.

Lorsqu'un gouvernement est au contraire paternel, prévoyant, il se confie dans l'affection des populations, d'ailleurs peu imposées et heureuses par de parfaites institutions ; il honore les associations, les convie, et par son appui il les rend capables d'enfanter des prodiges, de créer des travaux utiles plus productifs, plus inépuisables que des mines d'or et de diamants, et acquiert par leur concours une puissance immense, toute bienfaisante au dedans, et formidable au dehors.

Dans la comparaison des nations, on peut dire que le peuple uni par mille associations diverses ressemble à ces cristaux de roche dont chaque atome est lui-même un cristal parfait, d'une existence séculaire et croissant chaque année dans sa géode. Le peuple, au contraire, sans liens d'association, peut être comparé à ces amas de sable que les vents et les eaux déplacent incessamment, et qui ne produisent que poussière.

Dans la lutte entre les nations, les populations unies par les mille liens des associations ont sur les populations rivales la suprématie qu'exerce une armée réglée, disciplinée, expérimentée, sur des peuples mal organisés.

En définitive, le système des associations à perpétuité pour travaux publics, introduit en France, augmenterait rapidement la puissance de notre grande nation, et la préserverait de révolutions nouvelles.

CHAPITRE XXI.

LA LIBERTÉ DE LA PRESSE IMPOSE L'OBLIGATION D'ADOPTER LE SYSTÈME DES ASSOCIATIONS ET DE MODIFIER LA CENTRALISATION ADMINISTRATIVE.

La centralisation administrative, fille et mère du pouvoir absolu, se complaît dans un état de somnolence, et passe plus de temps à s'admirer dans ses œuvres projetées et commencées qu'à les continuer et à les accomplir.

La presse, l'écho et l'organe du pays, enregistre les fautes de l'administration que signale le public, surveillant attentif et incorruptible de tous les actes. La presse donne de l'éclat aux critiques des contrées sacrifiées, et associe les populations du royaume aux plaintes fondées, quelquefois exagérées, des victimes.

Il existe donc, de nécessité, une lutte ardente entre la centralisation administrative, qui veut être absolue et infaillible, et le public, mieux informé et inexorable, représenté par la presse.

Le gouvernement, forcé de soutenir toujours la centralisation administrative, se met incessamment en hostilité avec la presse ou le public, qui tout à la fois paye et se croit plus capable de juger et d'agir. De là des dissensions, sources de dangers et de convulsions politiques.

D'après les fictions administratives qu'un pouvoir discrétionnaire fait naître, ignore ou tolère, l'administrateur général des travaux publics, succombant sous les détails de bureau, doit être le moins expérimenté et le moins capable des ingénieurs sous ses ordres; il doit être incurable et incrédule, parce qu'il ne peut ni savoir ni apprendre. Sans avoir jamais fait exécuter un pontceau, une éclusette, il est appelé à décider en maître, et en dernier ressort, sur des projets importants, immenses; et chacun de ces actes d'approbation ou de rejet peut être une calamité pour une contrée, et la ruine de plusieurs communes, sans qu'aucune responsabilité puisse l'atteindre, sans que le pays ou des compagnies aient la chance d'obtenir la réparation d'un déni de justice.

Cet administrateur peut encore ajourner sans terme, sans donner de motifs, les entreprises urgentes, indispensables à la santé, à la sûreté, à la prospérité de nombreuses populations.

L'Angleterre, notre implacable rivale, aurait à imposer à la France un système d'administration des travaux publics destructeur de la nationalité, elle n'aurait rien à inventer ni à changer à l'organisation actuelle.

L'administrateur en chef s'étant attribué la répartition des impôts consacrés aux travaux publics, il se croit en droit d'en ordonner, sans règle fixe et arbitrairement, la distribution, ce qui fait surgir des plaintes générales qui remontent jusqu'au gouvernement et le rendent impopulaire.

On comprend qu'un administrateur en chef de la capitale, ignorant les localités éloignées, où il est représenté par des agents étrangers, sans intérêt et sans responsabilité, qui n'ont pas eu eux-mêmes le temps d'étudier les départements où ils commandent, ne peut ni ordonner ni faire diriger un travail comme les notables de la contrée dont le sort est attaché aux résultats d'une entreprise exécutée sous leurs yeux et à leurs frais.

Toute intervention de la centralisation administrative ne peut être qu'un préjudice général, et dès lors une faute politique. La presse libre, toujours avertie et courageuse, obtient donc, au jugement du pays, un triomphe facile dans ses discussions journalières et inévitables avec la centralisation administrative. Il y a évidemment incompatibilité et lutte à outrance entre ces deux pouvoirs, représentant l'un le gouvernement, l'autre le public. L'usurpation de l'administration ou la liberté de la presse doit succomber.

Mais le public a, en définitive, plus de lumières, plus d'expérience, plus de force que le plus grand ministre, et finit par avoir raison : de là les fréquents changements de cabinet.

Les associations, au contraire, étant bien constituées, se composent des notabilités, des capacités du pays; elles travaillent pour le public, avec son concours, sans en exiger d'impôts. La presse devient de nécessité l'auxiliaire de toutes les associations recommandables; elle enregistre avec bonheur leurs succès et leurs découvertes, et prend leur défense contre l'envie, ennemie de toute supériorité et de tout succès.

Une association appelée à étendre, à ses frais et périls, la prospérité des contrées voisines des travaux, inspire aux populations de la reconnaissance et du dévouement pour le gouvernement, qui s'est fait le protecteur et souvent le promoteur de ces entreprises nationales.

Ainsi les associations contribuent, par la presse, à populariser le gouvernement, que la centralisation administrative compromet par ses fautes nombreuses, inévitables, par ses débats avec le public et avec la presse, son organe.

Enfin la presse libre, ennemie née d'une centralisation administrative absolue chargée des travaux publics, étant obligée de prouver chaque jour que ce système est désastreux, doit être poursuivie, opprimée et enchaînée

par le pouvoir; ou bien elle doit obtenir la législation des associations, sources de prospérités et de puissance nationale.

Les chambres ne sauraient sans danger ajourner l'examen et la réforme de la législation des travaux publics.

CHAPITRE XXII.

CHARGES IMPOSÉES AUX ASSOCIATIONS PAR LA CENTRALISATION ADMINISTRATIVE POUR RUINER LES ANCIENNES COMPAGNIES ET REPOUSSER LES NOUVELLES.

La centralisation administrative, appelée à diriger les travaux de l'État, a usurpé le droit de rédiger les contrats entre les compagnies et le gouvernement, de contrôler les travaux, et de décider les contestations relatives à leurs traités. L'arbitraire qu'autorise un tel pouvoir absolu, d'être juge et partie, laisse un libre champ à une antipathie de rivalité contre les associations, et amène leur ruine. Autant vaudrait soumettre les dogmes et la discipline des ministres d'un culte à la décision sans appel des ministres d'un culte ennemi.

D'ailleurs la centralisation administrative, par nature stationnaire, et l'adversaire opiniâtre des innovations, ne croit pas aux découvertes, repousse les essais, et force le pays de rester à cinquante ans en arrière des autres nations progressives.

Si, par la force des choses, l'administration adopte un progrès, elle en exagère les avantages; elle veut l'appliquer partout, elle tombe dans un autre excès également préjudiciable. Ainsi, elle ne fait plus construire que des ponts suspendus, qui occasionnent et occasionneront de déplorables accidents, de plus en plus fréquents.

Redoutant l'envahissement des compagnies, la centralisation administrative a cherché, a facilement découvert, et plus facilement encore obtenu les conditions à imposer aux compagnies pour les frapper de paralysie et de mort prochaine.

Nous citerons les principales clauses nuisibles :

1° Une compagnie qui dresse à ses dépens, et à grands frais, un projet de canal ou de chemin de fer, n'est pas considérée comme propriétaire de son travail. L'administration se croit en droit d'accorder la concession de cette entreprise à des financiers spéculateurs de son choix, sans adjudications publiques, et même sans réserver d'indemnités à la compagnie réelle qui a payé les projets.

Dès lors, à l'avenir, les associations ne peuvent plus s'exposer à rédiger des projets à leurs frais.

Cependant, si, par dévouement au pays, des compagnies se hasardent à faire des travaux préliminaires, des dépenses considérables, l'administration se croit encore en droit de ne pas admettre les projets, ou même de ne pas examiner leurs propositions.

2° Si l'administration est vivement pressée et se trouve, pour ainsi dire, forcée de présenter la soumission d'une compagnie, elle l'oblige de déposer préalablement à la caisse d'amortissement un capital égal au $\frac{1}{10}$ de la dépense totale.

Cette compagnie paye 6 o/o de son cautionnement, et n'en reçoit que 3 o/o, dont il faut déduire une partie pour les délais d'entrée et de sortie.

Si une opposition, sous le plus futile prétexte, est présentée à la caisse d'amortissement contre le remboursement de ce cautionnement, la somme entière reste en dépôt, ainsi que les intérêts, jusqu'à ce que toutes les juridictions aient été épuisées.

Ainsi, une compagnie qui a soumissionné une entreprise de vingt millions, par exemple, doit déposer un million; elle paye 60,000 francs d'intérêt, en reçoit 30,000, et perd ainsi trente mille francs par an, même sans être admise comme concessionnaire de l'entreprise.

3° Par les cahiers des charges votés, la compagnie d'un chemin de fer est obligée de transporter gratis les dépêches, à moitié prix les militaires; elle doit payer aux contributions indirectes le $\frac{1}{10}$ sur le produit brut du tarif des transports relatif au péage.

4° La compagnie est encore obligée d'acquitter les frais de surveillance administrative, de visite des travaux, etc.

5° Si la compagnie ne termine pas les ouvrages à une époque fixée,

l'entreprise entière peut être confisquée; et il dépend de l'administration de retarder, même contre sa volonté, et sans terme, l'achèvement des ouvrages; puisque, se réservant l'approbation des projets, nul délai n'est fixé, nulle indemnité n'est prévue, en cas d'un retard administratif, retard inévitable en raison de la multiplicité des affaires à régler par la centralisation administrative.

6° Les administrateurs, les directeurs d'un canal, d'un chemin de fer, sont assujettis à la patente, et les terrains et les maisons sont frappés d'impôts.

7° Enfin, après un délai, l'administration peut s'emparer des ouvrages, moyennant une indemnité; et au delà d'un autre délai, l'entreprise est confisquée au profit de l'État, qui n'est intervenu que pour accabler la compagnie de charges exceptionnelles, exorbitantes, sans exemple dans les autres empires.

On se demande maintenant si un administrateur ou un ministre, qui prescrit les clauses imposées aux compagnies, consentirait à acheter pour ses enfants, avec de telles servitudes, une propriété que le vendeur serait maître de reprendre à une époque déterminée, sur estimation à dire d'expert, et sans indemnité après cinquante ou quatre-vingts ans. De telles conditions de vente à réméré et par bail emphytéotique ne diminuent-elles pas d'une grande valeur cette propriété? Pourquoi n'en serait-il pas ainsi de la propriété d'un canal ou d'un chemin de fer?

C'est avec raison qu'un général du génie, député, auteur d'une brochure sur cette matière, avait traité d'immorale la clause de la confiscation et des concessions temporaires; il attribuait à cette condition, qu'il appelle monstrueuse, l'éloignement invincible des propriétaires et capitalistes à entrer, en France, dans les associations pour travaux publics.

Les clauses citées et d'autres analogues ont été imaginées pour repousser les associations, et ont rempli le but. Toutes sont inconnues et seraient repoussées dans les États où la loi, tutélaire et prévoyante, s'attache à multiplier les associations, comme la source féconde de toute prospérité et de toute puissance. Toutes ces conditions doivent être annulées, si on veut enfin et sérieusement fonder de nouveau en France le système d'association pour travaux publics.

CHAPITRE XXIII.

COMPARAISON DE DEUX LÉGISLATIONS DES COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES DE TRAVAUX PUBLICS : LA PREMIÈRE, FONDÉE PAR HENRI IV DE FRANCE, ADOPTÉE PAR LA HOLLANDE, L'ANGLETERRE ET LES ÉTATS-UNIS ; LA SECONDE, ÉTABLIE EN FRANCE AU XIX^{e} SIÈCLE. CONSÉQUENCES DE CES LÉGISLATIONS CONTRAIRES.

Législation de Henri IV, consignée dans les édits du XVII^{e} siècle, mise en pratique par Sully, Richelieu et Colbert, et adoptée en Angleterre et aux États-Unis.	*Législation française du XIX^{e} siècle.*
1° La concession est donnée à perpétuité, en toute propriété incommutable.	1° La concession est limitée; le gouvernement se réserve le droit de rachat, de révision des tarifs, et de confiscation dans les circonstances données et à un temps déterminé de quarante ans, de soixante-dix ans et de quatre-vingt-dix-neuf ans au plus.
2° Les terrains et habitations sont affranchis de tout impôt public ou de localités.	2° Les terrains sont soumis à tous les impôts publics et de localités, et aux plus fortes taxes.
3° Les concessionnaires reçoivent des titres honorifiques, et divers priviléges s'ils sont Français; s'ils sont étrangers, des édits leur accordent des lettres de naturalisation; ils sont affranchis de tous impôts pour acquisitions et transmissions des propriétés de l'entreprise.	3° Les concessionnaires sont assujettis à la patente et à toutes les charges pour traités à passer, aux frais énormes de timbre et d'enregistrement.
4° Les compagnies sont autorisées à exécuter les ouvrages en pierre, en bois et à leur choix, et à faire diriger les travaux par des ingénieurs désignés par elles, et sans contrôle administratif.	4° Les compagnies sont obligées de faire approuver leurs projets par l'administration, et de se soumettre à son contrôle.
5° Les compagnies reçoivent les mêmes	5° Tous les encouragements sont ré-

traités, les mêmes encouragements, dans les diverses provinces.

6° Les tarifs sont élevés, et les compagnies ont seules le pouvoir de les modifier.

7° Personne n'est affranchi de payer les droits autorisés.

8° Nulle contribution n'est prélevée par le gouvernement sur les transports.

9° La compagnie n'avance pas de cautionnement.

10° Le public est obligé par la loi de veiller à la conservation des ouvrages de la compagnie.

11° La compagnie qui dresse un projet en est propriétaire, et ne peut en être dépossédée.

12° Dans les enquêtes, on ne consulte que les propriétaires à exproprier.

13° Toutes les actions des compagnies sont nominales.

servés aux entreprises projetées dans les départements les plus riches.

6° Les tarifs sont très-bas, et quelquefois ne payent pas les frais d'exploitation.

7° Les militaires sont transportés à moitié prix, et les dépêches et les courriers de la poste gratis.

8° La compagnie doit payer le dixième sur le péage pour transport des personnes.

9° La compagnie est tenue d'avancer un cautionnement d'un vingtième; elle n'en touche qu'un intérêt de 3 0/0.

10° L'administration s'interpose entre la compagnie et les particuliers pour soutenir ceux-ci contre elle.

11° L'administration se croit en droit de repousser des projets et de donner l'entreprise de ces mêmes projets à d'autres compagnies qui n'y ont aucun droit.

12° On appelle aux enquêtes tous les opposants.

13° Beaucoup d'actions sont au porteur, ce qui favorise l'agiotage des jeux de bourse.

Deux législations si contraires ont dû nécessairement produire des résultats entièrement opposés.

Les travaux concédés à des compagnies en France, au XVII^e^ siècle, sous l'empire de la législation de Henri IV, ont parfaitement réussi, ont enrichi les provinces traversées, et sont cités comme des titres de gloire des souverains qui les ont encouragés.

Par l'influence de cette même législation, généralisée et perfectionnée, les compagnies d'Angleterre et des États-Unis ont doté leurs pays de travaux utiles et productifs sans nombre; et chaque année elles en entreprennent de nouveaux.

En France, de grands financiers spéculateurs ont pu seuls se hasarder à soumissionner des travaux; et si quelques-uns, profitant des espérances imaginaires du public, ont réalisé des bénéfices, les actionnaires, presque sans exception, ont supporté de grandes pertes; la confiance s'est retirée; et l'État n'obtient des soumissions qu'à la condition de compenser par des allocations considérables les pertes qu'entraînent des clauses exorbitantes dès lors très-préjudiciables aux contribuables du royaume.

Ces entreprises étant rares et réservées exclusivement aux grandes villes, aux contrées les plus riches, le reste de la France n'est appelé qu'à payer les charges et même les dommages qu'entraîne un pareil système.

Avec la législation française, les associations ne sauraient prospérer, et dès lors ne s'organiseront jamais. La France serait donc condamnée, par la centralisation administrative, à rester fort en arrière des nations rivales sous le rapport des améliorations; elle perdrait infailliblement son premier rang parmi les nations, acquis par des siècles glorieux.

CHAPITRE XXIV.

PERTE DE 5 MILLIARDS CAUSÉE A LA FRANCE PAR LA CENTRALISATION ADMINISTRATIVE DES TRAVAUX PUBLICS, DEPUIS 1830.

Napoléon, par son vaste génie, et par sa volonté puissante plus rare encore que le génie dirigeait, dominait la centralisation administrative, et s'en servait comme d'un élément fécond de prospérité, d'unité, de grandeur et de gloire. Il choisissait pour administrateurs, à Paris et dans les départements, des hommes éprouvés et recommandés par de longs et honorables services civils et militaires.

Depuis 1816, l'opinion générale, éclairée par les ingénieurs qui avaient visité l'Angleterre, se montrait favorable aux associations pour travaux

publics, et les premiers succès obtenus, par le concours des Chambres, avaient de nouveau nationalisé le système.

Plus tard, la centralisation administrative présenta et fit admettre un système bâtard, des simulacres de compagnies, des sociétés financières, pour repousser les véritables associations; elle inventa et fit adopter un cahier des charges, dont chaque clause est une menace d'arbitraire, et un arrêt de mort prochaine pour les associations autorisées.

La révolution de 1830, qui devait rendre au pays ses anciennes franchises; et s'était présentée avec de brillantes promesses de réduction d'impôts et de prospérités nationales, n'a servi qu'à porter la centralisation administrative et les taxes, aux dernières limites de l'exagération. Les pertes de la France, par ce système administratif, sont immenses; nous chercherons à les apprécier en estimant les bénéfices non obtenus et ravis qu'auraient procurés les associations conviées et protégées.

On a vu qu'une législation des travaux publics peut être préparée en quelques heures, et qu'elle a pour sanction l'expérience des siècles, les richesses et la puissance des nations qui ont su l'importer de France, la perfectionner et la généraliser.

En 1830 et 1831, nous avons proposé vainement à plusieurs ministres de rétablir cette législation; tous en comprenaient l'utilité et avaient les lumières et le patriotisme dignes de cette haute mission; tous ont cédé à des influences subalternes.

Nous supposerons cette législation admise en 1830.

Sous l'empire des dispositions législatives puisées dans les édits de concession des canaux en France, au XVII[e] siècle, des compagnies auraient exécuté chaque année pour deux cents millions de travaux productifs, indépendamment de ceux entrepris chaque année par l'administration.

Ces compagnies auraient appelé à la direction des travaux et à la rédaction des projets, quatre cents ingénieurs des ponts et chaussées, vingt mille jeunes gens, mécaniciens, architectes, dessinateurs, comptables, artisans, chefs ouvriers des divers métiers, et deux cent mille ouvriers maçons, charpentiers, terrassiers, manœuvres, etc.

Les personnes employées auraient reçu en France des appointements tels qu'on les accorde en Angleterre, aux États-Unis.

Les quatre cents ingénieurs, 20,000 fr. par an au lieu de 4 000. Les vingt mille mécaniciens, etc., 4,000 fr. par an, au lieu de 1,000, et les ouvriers 3 fr. par jour au lieu de 1 fr.

La perte par an a donc été pour quatre cents ingénieurs, à 16,000 fr.	6,400,000 fr.
Pour vingt mille mécaniciens, architectes, etc., à 3,000 fr.	60,000,000
Pour deux cent mille ouvriers, travaillant cent cinquante jours à raison de 2 fr. par jour.	60,000,000
Ensemble.	126,400,000 fr.

Nous avons la conviction que cette somme a été entièrement perdue pour la France. En effet, la carrière des entreprises n'ayant pas été ouverte à l'instruction et au travail, les jeunes gens qui l'auraient embrassée ont étudié le droit, la médecine, sollicitent des fonctions publiques et manquent généralement d'occupations bien rétribuées, en raison de la concurrence extrême et de l'exagération du nombre de jeunes gens dans chaque partie.

Le travail même des ouvriers n'a pas été créé, parce que les habitants des campagnes, qui ne donnent que cent soixante jours de l'année aux ouvrages agricoles, ne peuvent aller au loin chercher une occupation temporaire.

Mais, lorsqu'une entreprise de travaux publics est à leur porte, lorsqu'on offre par jour 3 fr., au lieu de 1 fr, les cultivateurs consacrent leur loisir forcé à des ouvrages bien rétribués. A 1 fr. les manœuvres sont partout rares; à 2 fr. ils abondent; à 3 fr. ou 4 fr. par jour, toute la population s'offre.

Ce n'est point au hasard que les tarifs des appointements et des salaires ont été fixés plus haut. Il est reconnu, et on comprend, que tous les hommes attachés à une entreprise concédée à perpétuité, travaillant pour la gloire ou pour la fortune, sont capables de beaucoup d'efforts héroïques, et que les ouvriers obtenant à la tâche le prix de trois journées, au lieu d'une, deviennent d'excellents travailleurs; tandis que des domestiques ou manœuvres employés à l'année ou à la journée, sans chance de bénéfice et d'avenir, travaillent mollement et se fatiguent de moins possible dans des circonstances si contraires.

On constate des résultats aussi différents dans les travaux comparés de l'homme libre et de l'esclave, le rapport est de trois à un, et même de quatre à un.

A ces pertes déjà si considérables, il faut en ajouter de plus funestes encore.

Les travaux des associations perpétuelles donnent aux ingénieurs une expérience consommée; aux mécaniciens, architectes, chefs ouvriers, etc., etc., une connaissance plus parfaite de leur art; et chaque jeune ouvrier acquiert en quelques années un métier; tous ont donc réellement, en capital personnel, une valeur au moins dix fois plus grande que l'accroissement annuel de leurs appointements ou de leurs salaires.

D'autre part, les ingénieurs expérimentés savent, par exemple, qu'un terrassier exercé fait deux fois plus d'ouvrage qu'un ouvrier de même force et de même ardeur, qui n'a pas d'aussi bons outils, et ne saurait pas s'en servir avec la même habileté, et que cette supériorité, dans l'organisation et la direction des travaux, n'est procurée que par les associations.

Par ces considérations, la perte annuelle qui avait été évaluée à 126 millions, est dix fois celle que nous avons trouvée, et doit être portée ensemble à 1,260,000,000.

Poursuivons: des travaux productifs de 200 millions par an étant achevés, le revenu brut doit être de 20 millions, 10 millions représentant l'intérêt du capital dépensé, et 10 millions consacrés aux frais d'entretien et d'exploitation; c'est donc 10 millions chaque année à distribuer aux classes ouvrières, savoir: 20 millions la seconde année, et ainsi de suite, et 120 millions la onzième année.

Mais ces améliorations ne sont productives que parce qu'elles apportent au pays une économie de transport, qui est au moins égale au revenu brut des travaux, ou à 20 millions par an, c'est-à-dire à 40 millions la seconde année, et ainsi de suite; enfin 220 millions après la onzième année.

A toutes ces sommes, il faut ajouter les intérêts composés et perdus pendant onze ans. Les résultats ne sont plus alors donnés par des additions, mais par la somme des progressions si rapidement croissantes. La

perte totale effective est de plus 5 milliards dont la France est appauvrie, perte qui croît chaque année avec plus d'intensité et par l'action également progressive de la centralisation absolue.

Ainsi, avec une législation protectrice des associations, la France eût gagné, depuis 1830, un capital égal au montant de la dette publique.

En se livrant à de semblables calculs, on s'explique la prospérité rapide des États-Unis, et la puissance et les richesses extraordinaires toujours croissantes de l'Angleterre, qui paye l'intérêt d'une dette de 20 milliards, étend sa puissance sur tous les points du globe par l'influence des associations, et crée des établissements qui lui promettent le monopole du commerce et la domination sur cent peuples divers.

Il y aurait de la part de la France imprévoyance, et presque abdication de son premier rang acquis par des siècles de gloire, si elle persistait dans un système de travaux publics qui, en échange de quelques monuments de luxe, a pour résultats déplorables d'accabler la population d'impôts, de frapper de paralysie l'agriculture, les manufactures, le commerce et surtout la marine, et d'ôter à la jeunesse tout avenir.

Les tableaux de comparaison que nous donnerons des travaux utiles exécutés, en Angleterre, aux États-Unis, en Allemagne, etc., et en France pendant la même période, fera mieux juger encore l'influence des systèmes contraires des travaux publics exécutés ailleurs par des compagnies perpétuelles, en France, par la centralisation administrative.

CHAPITRE XXV.

DROITS IMPRESCRIPTIBLES, RECONNUS PAR LA CHARTE, QUI COMMANDENT LA DÉCENTRALISATION ADMINISTRATIVE ET L'EXÉCUTION DES TRAVAUX PUBLICS PAR DES ASSOCIATIONS.

Sur deux mille huit cent quarante-deux cantons en France, quinze cents n'ont ni routes royales, ni canaux, ni ports, ni places de guerre, ni établissements publics quelconques. Ces cantons se trouvent surtout aux limites de deux ou trois départements, dans les montagnes, et sur les frontières du royaume.

Les populations de ces cantons payent pour tout et pour tous, et ne reçoivent, pour ainsi dire, aucune allocation du trésor; on les compte exactement pour les levées d'hommes et d'impôts; mais on les oublie dans les répartitions des contributions destinées à faire pénétrer sur tous les points les bienfaits d'un gouvernement paternel et puissant. Cependant l'emploi des impôts exige l'observation sévère des mêmes règles d'égalité et de justice : c'est-à-dire que des contributions ne doivent être demandées et employées qu'à des dépenses véritablement nationales.

Ces quinze cents cantons ne sont pas plus favorablement traités dans la répartition des ressources départementales; l'emploi en est encore réservé principalement aux routes qui partent des chefs-lieux du département et des arrondissements, et traversent les cantons voisins.

Ces cantons, payant toujours sans recevoir, s'épuisent, et sont hors d'état d'acquitter les dépenses les plus urgentes; leurs chemins vicinaux restent impraticables; les rivières manquent de ponts; nulle amélioration agricole n'est possible; et les frais de transport pour conduire les produits des récoltes aux marchés absorbent une partie des prix obtenus.

En se reportant à plusieurs siècles dans nos pays d'État, et même dans les empires appelés despotiques, nulle part on ne demande des charges aussi excessives que celles qui frappent ces quinze cents cantons.

En récapitulant les sommes accordées par un budget de 1,200 millions aux quinze cents cantons délaissés qui fournissent plus de la moitié des contingents en hommes, et presque en impôts, on reconnaîtra que les populations de ces cantons ne retirent pas un quart des contributions annuelles qu'elles payent.

On cherche vainement quels avantages procurent à ces cantons, les travaux des ports, des canaux, des chemins de fer, exécutés avec leurs impôts; si les résultats, quant à eux, sont problématiques, est-il juste de les forcer à contribuer pour moitié dans les dépenses, très-utiles pour d'autres, sans doute, mais pour eux de luxe; et souvent même préjudiciables.

Le système des associations pour travaux publics, au contraire, offre aux contrées riches un vaste champ de s'enrichir davantage sans que les quinze cents cantons, trop oubliés et sacrifiés, aient des motifs de s'en plaindre.

En même temps les quinze cents cantons jusqu'ici maltraités, épuisés, trouveraient, dans cette nouvelle carrière, ouverte à tous, l'occasion de montrer la puissance des hommes aiguillonnés par l'énergie de la nécessité, et tout à coup émancipés par une meilleure législation. C'est dans ces cantons que se recruteraient, comme en Écosse, les mécaniciens et les hommes de guerre qui ont doté l'Angleterre des canaux, des chemins de fer, des fabriques, et de la conquête d'immenses colonies.

Aux associations, il faut des hommes d'intelligence, de travail et de dévouement; la centralisation emploie de préférence des hommes de lettres et de salons, habiles solliciteurs; dès lors les quinze cents cantons n'ont aucune participation à réclamer et à attendre de ses faveurs. La jeunesse de ces quinze cents cantons, étant très-éloignée des universités, ne peut subir les épreuves de bacheliers ès lettres, ès sciences, que la centralisation exige et que les associations ne demandent pas.

Les plus célèbres ingénieurs et mécaniciens d'Angleterre ne furent d'abord que de simples ouvriers mécaniciens, charpentiers : les associations leur donnèrent occasion de s'instruire, de s'essayer, de se produire, et plus tard d'illustrer l'Angleterre par leurs découvertes.

La centralisation administrative, malgré notre charte qui consacre la parfaite égalité des Français devant la loi, impose à tout solliciteur

d'emploi des études littéraires, et elle réserve à trente-six villes seulement le privilége des colléges royaux.

La jeunesse des quinze cents cantons, frontières de plusieurs départements, étant fort éloignée de ces universités, ne peut en profiter que dans le cas exceptionnel de la fortune de leurs parents.

Jusqu'ici nous avions seulement montré l'utilité des associations; maintenant nous en consacrons la nécessité et les avantages incontestables que plus de la moitié des populations en retireraient aussitôt.

Si la décentralisation était abolie, chaque canton saurait, par les soins des notables, constituer une école où chaque enfant pourrait apprendre les éléments des sciences nécessaires à un agronome et à un mécanicien. De ces écoles sortiraient des artisans intelligents que les associations emploieraient immédiatement et instruiraient complétement.

Les quinze cents cantons les plus pauvres fourniraient inévitablement le plus grand nombre d'hommes essentiels aux travaux, par cette loi de la nature qui rend capable de plus d'efforts ceux qui sont sollicités d'abord par des besoins plus impérieux, et qui, après les premiers succès, souhaitent la gloire avec passion.

Les habitants de ces cantons seraient aussi les plus ardents à s'associer pour exécuter les travaux indispensables à leurs localités, et les plus habiles à les achever heureusement et rapidement.

A ces observations, on répondra que l'administration n'empêche pas les habitants de s'associer, de construire des ponts à leurs frais; mais ne sait-on pas qu'on enlève à ces cantons toutes les ressources par les impôts? D'ailleurs dans les cahiers des charges des concessions d'un pont de dix mille francs ou d'un canal de 10 millions, l'administration se réserve toujours la confiscation, après un certain délai, au profit du gouvernement.

C'est toujours au nom de l'État, cet être de raison, que l'on s'empare des travaux des associations; c'est par des mesures d'État que l'on nuit à chaque habitant, à chaque canton, à chaque département, à toute la France, sous le prétexte de l'intérêt de l'État, ou plutôt de l'administrateur en chef.

Les associations ont un but et des résultats opposés; elles enrichissent les individus, et l'État, qui représente la somme des habitants, est évidem-

ment plus riche et plus puissant, n'eût-il ni un soldat régulier à ses ordres, ni même cent millions de budget à dépenser par an.

Puisqu'il paraît démontré que la puissance de la France, ses prospérités, sa sécurité, son existence, exigent qu'on dépense utilement en travaux productifs de canaux, de chemins de fer, de ports, de bateaux à vapeur, etc., deux milliards et demi en douze ans; peut-on maintenir les aberrations de la centralisation, et demander encore douze cents millions aux quinze cents cantons, jusqu'ici négligés, épuisés, pour des travaux exécutés à une grande distance de ces localités, et qui leur seraient inutiles et dès lors très-nuisibles.

Emprunter cette somme, c'est encore imposer la moitié de l'intérêt ou du capital à ces quinze cents cantons. L'injustice est parfaitement la même, et ne saurait être plus longtemps tolérée.

Tout commande donc de confier toutes les entreprises productives et nationales à des associations perpétuelles exécutant les ouvrages à leurs frais et périls.

CHAPITRE XXVI.

DES ENTREPRISES MIXTES PAR LE CONCOURS DES ASSOCIATIONS ET DE LA CENTRALISATION ADMINISTRATIVE.

Lorsque le gouvernement intervient dans les travaux, l'administrateur en chef, qui le représente, exerce une autorité sans limites; il se réserve le choix des localités, des projets, des ingénieurs, des conducteurs; l'approbation des détails, la réception des ouvrages. Cet administrateur, sans avoir jamais exécuté de travaux, et dans l'incapacité d'en diriger, use cependant d'une autorité discrétionnaire; il fait changer de résidence les ingénieurs qui ont le plus d'indépendance et de supériorité, et qui veulent combattre les tracés défectueux ou les entreprises et les mesures désastreuses.

De la complication administrative dans les moyens d'organisation et d'exécution, naissent des débats, des retards qui entraînent souvent la ruine des entreprises les mieux méditées.

L'administrateur, dans ses pensées ambitieuses, voulant suppléer à sa courte existence par d'immenses dépenses, ne tenant aucun compte des produits, dédaignant d'entrer dans de tels calculs, commence à la fois de vastes projets, et entame chaque projet sur beaucoup de points afin de prévenir plus tard le rejet de ces entreprises toujours combattues avec une supériorité de raison.

Lorsque le vent de la fortune politique déplace cet administrateur, son successeur, sollicité par les mêmes préoccupations, et sans offrir plus de garantie, délaisse ou modifie les travaux commencés, en entreprend de nouveaux, et entraîne ainsi, de même, le trésor dans des pertes incalculables.

A la première guerre, l'État, engagé dans des dépenses sans limites par cette administration, ne réservant pas les ressources financières pour une seule campagne, est forcé de suspendre les allocations pour travaux publics; alors les entreprises abandonnées sont rapidement dégradées; les matériaux approvisionnés sont enlevés par les riverains, ou détériorés, ou perdus en peu d'années; il faut recommencer les ouvrages avant d'en jouir.

Sous la domination de la centralisation administrative, si l'État traitait avec des associations pour la fourniture de rails, de voitures, de machines locomotives, il serait tenu de remplir ses marchés dans le moment où il éprouverait le plus de besoins financiers; ainsi, il aurait des chemins de fer ébauchés, improductifs, et un matériel inutile et plus tard sans valeur.

La plupart de ces marchés non exécutés complétement feraient naître des procès; les entrepreneurs demanderaient des indemnités, par suite des obstacles, de force majeure, apportés à l'accomplissement de leurs traités.

Ainsi, le pays aurait payé des chemins de fer sans en avoir la jouissance, ni même l'espérance éloignée.

Le tableau que nous donnons par supposition de ces travaux mixtes, n'est autre chose que l'historique des canaux de Bourgogne, de Picardie, du Nivernais, etc., entrepris par le gouvernement, et restés soixante-dix ans inachevés.

L'État, après avoir consommé des centaines de millions à ces canaux improductifs, les a laissés longtemps à l'état de ruines, où ils seraient encore sans l'intervention des compagnies financières, intervention très-malheureuse sans doute, mais moins funeste que la direction d'une administration absolue et, de nécessité, impuissante.

Ce concours entre le gouvernement et les compagnies pour l'exécution simultanée d'un grand travail, ne peut produire que confusion et qu'un enfantement monstrueux; on peut comparer une telle entreprise, dirigée par une administration inexpérimentée, au tableau confié à un poëte qui n'aurait jamais touché de pinceaux.

Ce poëte, disposant, par exemple, d'une somme d'un million, de l'influence gouvernementale et morale sur des peintres renommés, voudrait nécessairement choisir lui-même le motif du tableau, et imposer aux peintres le sujet, le lieu de l'action, les personnages, leurs poses, leur entourage. Il exigerait de chaque grand maître de la docilité à se conformer à ses exigences. Il est facile de prévoir que nos célèbres artistes discuteraient d'abord, essayeraient de convaincre, et renonceraient bientôt à tout concours dans une tâche impossible; alors ce poëte choisirait pour les remplacer, de préférence, par goût, des peintres hommes de lettres, mais d'une médiocrité et d'une incapacité notables, comme artistes exécutants. Après des années d'essais, et le concours de vingt peintres, le tableau du grand poëte ne vaudrait pas le prix de la toile et des couleurs employées.

Tel serait le sort de tout grand projet de chemin de fer livré à la direction générale de la centralisation, dont les administrateurs, poëtes ou littérateurs, parlent à ravir des chemins de fer, sans avoir aucune notion des diverses natures du sol à creuser, du régime des rivières à traverser, des locomotives à employer et des données familières à tout ingénieur du métier.

On est à concevoir pourquoi on exige des ingénieurs des ponts et chaussées huit années d'études préliminaires avant d'être admis élèves, quatre ans avant d'être reçus ingénieurs des ponts et chaussées, lorsque nulle connaissance spéciale et pratique n'est demandée d'un ingénieur administra-

teur, ou d'un commis en chef chargé de diriger quatre cents ingénieurs du plus grand mérite.

Il faut de nécessité que l'ingénieur commis en chef évince les hommes les plus éminents et indépendants pour exercer sans contrôle son pouvoir absolu usurpé.

La France est, jusqu'à ce jour, le seul pays qui ait fourni cet exemple d'une organisation qui exige des fonctionnaires secondaires, science, capacité, expérience et obéissance, et réserve le commandement à des chefs incapables d'exécuter les ordres qu'ils donnent.

C'est à cette organisation de centralisation administrative qu'il faut attribuer l'état déplorable de nos rivières, de nos fleuves, etc.; les prédilections pour des entreprises gigantesques, pour des travaux ordonnés sans ensemble; les pertes qu'occasionnent des travaux toujours improductifs en raison de la lenteur de l'exécution, et du défaut de liaison entre les divers ouvrages. Enfin, c'est encore à cette cause que nous devons l'état d'abandon déplorable de la moitié de la France, privée de routes royales, de canaux, et épuisée par les impôts destinés à ces dépenses.

Les découvertes, rares dans toutes les carrières scientifiques, sont moins à espérer en législation, et ne sauraient être obtenues d'une administration forcée de défendre des intérêts de monopoles; le concours proposé entre l'administration et les compagnies, est une complication que l'expérience montre dangereuse.

Le système des associations à perpétuité, indépendantes et protégées, est au contraire l'œuvre des plus grands législateurs français, Henri IV, Sully, Richelieu, Colbert; elle a de plus la sanction des siècles et des nations les plus florissantes par l'influence puissante de cette législation.

Les nations n'existent que par la force des associations, et les plus puissantes et les plus célèbres par la durée d'une longue existence et par la gloire de leurs travaux ont dû leur prospérité croissante au génie des associations militaires et administratives.

Ces mêmes associations sans oppression, sans entraves, sont de plus en plus indispensables à la France.

CHAPITRE XXVII.

INJUSTICE ET DANGER DE GARANTIR UN MINIMUM D'INTÉRÊT DE 4 OU DE 4 ½ POUR 100 AUX COMPAGNIES SOUMISSIONNAIRES DE CANAUX ET DE CHEMINS DE FER.

Nous avons vu que les deux mille huit cent quarante-deux cantons peuvent être divisés en deux catégories : la première, comprenant treize cent quarante-deux cantons, représente les grandes cités, les ports de mer, les villes de fabriques, et les contrées riches qui avoisinent les villes; la seconde catégorie, de quinze cents cantons, se compose des contrées en montagnes, ou sur les limites de deux ou trois départements, ou sur les frontières; tous ces quinze cents cantons n'ont ni canaux, ni routes royales, ni établissements publics, ainsi qu'il a été constaté; et dès lors ni fabriques, ni commerce, ni espérances de prospérité même agricole.

Dans les treize cent quarante-deux cantons riches, l'intérêt des capitaux est de 2 ou 3 p. o/o; dans les quinze cents cantons pauvres, les capitaux très-rares sont plus demandés qu'offerts; l'intérêt est de 6, 7 et 8 p. o/o. L'usure dévore les propriétaires de ces cantons pauvres.

Ces seuls faits démontrent que le système d'une garantie d'un minimum d'intérêt de 4 ou 4 ½ p. o/o peut ainsi se traduire : Tous les travaux de canaux et de chemins de fer seront exclusivement réservés et exécutés dans les cantons les plus riches du royaume; et les quinze cents cantons les plus pauvres payeront moitié de toutes les dépenses à la charge de l'État sans être jamais appelés à profiter des avantages à retirer de ces entreprises.

Il faudrait donc frapper de nouveaux impôts ces contrées deshéritées par la centralisation, et leur enlever même l'espérance d'un avenir meilleur.

Non-seulement on voudrait consacrer à ces travaux les revenus actuels, mais toutes les ressources publiques, pendant un long avenir, sans connaître ni l'étendue des sacrifices, ni leur durée.

L'injustice est flagrante, et le danger en est inséparable.

Le but des nouveaux canaux et des chemins de fer, et leurs résultats, sont de procurer des transports plus rapides, plus commodes et moins chers; d'y appeler tout le commerce; dès lors les contrées éloignées se trouveraient dépouillées des rares industries qu'elles exercent encore; elles ne seraient plus en état de payer des impôts qu'en les prélevant sur le nécessaire, qu'en se condamnant à une nourriture grossière, peu abondante et même insalubre. Ce système conduirait à ruiner, à désespérer la moitié du royaume, et à provoquer des convulsions, des nouveautés politiques où les populations se précipiteraient avec frénésie.

Il y a donc imprévoyance à donner suite à cette combinaison financière malheureuse.

Il y a plus : le système ne serait pas même favorable aux pays riches qui seuls cependant auraient le privilége exclusif d'obtenir des travaux par cette combinaison.

En effet, l'administration intervenant, choisirait elle-même les directions entre plusieurs projets proposés; elle mécontenterait les contrées rivales, quelquefois voisines. Un ministre influent obtiendrait de faire déboucher le chemin de fer dans sa ville natale; mais après lui, un autre ministre voudrait imposer, par le même motif, une autre direction dans sa ville rivale. Il y aurait lutte entre tant de prétentions contraires, et dès lors suspension et ajournement des ouvrages peut-être pendant vingt ans, trente ans. On a discuté trente ans le passage du canal du Rhin au Rhône dans Besançon où beaucoup d'intérêts contraires se combattaient, et pendant cent cinquante ans, le bief de partage à Pouilly et à Sombernon du canal de Bourgogne; il en serait ainsi des chemins de fer.

D'ailleurs, la garantie d'un minimum d'intérêt donne le droit et impose le devoir à l'administration de contrôler, de surveiller les travaux des compagnies, d'entrer dans la discussion des comptes des dépenses; et on peut prévoir les difficultés et les délais que ferait naître le concours d'intérêts divers et contraires dans la gestion d'une grande entreprise.

Nous devons citer l'exemple d'un grand manufacturier encouragé et crédité par un souverain promoteur d'améliorations nationales. Ce souverain prêta à ce manufacturier les millions qu'il lui demandait, et voulut avoir un intérêt dans ses établissements. Ce manufacturier lui fit remar-

quer que le délégué que le roi lui donnerait lui serait très-préjudiciable; qu'il aurait plus de pouvoir que lui, et nécessairement moins de capacité et d'expérience.

Il proposa à Sa Majesté cette clause : « Chaque année le décompte sera fait; s'il y a bénéfice, les profits seront partagés par moitié; s'il y a perte, le roi la supportera seule. » Le souverain trouva la disposition juste, et y souscrivit. Cette condition a garanti ces établissements de leur ruine, autrement certaine, à l'époque de la révolution qui survint. Elle a occasionné au gouvernement des pertes énormes annuelles dont il ne s'est affranchi que par un traité imposé par le grand manufacturier.

Il en serait de même de toutes les entreprises garanties par l'État avec un minimum d'intérêt.

En effet, l'exécution, ou l'exploitation d'un grand chemin de fer, peut être interrompue, soit par des événements de localités, soit par la rupture d'un pont, par des inondations, soit par des séditions, par la guerre enfin.

Dans tous ces cas la compagnie abandonnerait les travaux, et l'État devrait payer chaque année, toutes les années, à jamais, un minimum d'intérêt, sans que le pays profitât du chemin.

On voit donc qu'on tue par cette combinaison l'esprit d'association; qu'on ôte les garanties d'activité, d'intelligence, d'intérêt qu'il donne; et qu'on ruine les finances de l'État dans un prochain avenir.

Sans doute cette combinaison convient à de grands financiers spéculateurs qui, sans connaître les travaux, sans s'en occuper, sans courir de chances, prétendent exploiter le pays, les ingénieurs, les actionnaires, le gouvernement. Elle convient aussi aux administrateurs qui donnent ces concessions, à ces spéculateurs, comme ils leur accordent gratuitement les immenses richesses minérales, en dépouillant les propriétaires du sol, de la propriété du fonds.

Si le système d'un minimum d'intérêt à 4 ou 4 $\frac{1}{2}$ p. o/o était proposé; si à cette condition de vastes lignes devaient être concédées; nous n'hésiterions pas à déclarer que la France n'aurait jamais un système complet de canaux ni de chemins de fer, que ses impôts croîtraient toujours, et avec

eux le nombre des mécontents, et les chances funestes de convulsions politiques.

L'administration, forcée de reconnaître la justice des observations présentes en faveur des quinze cents cantons les plus pauvres et déshérités de grands travaux obtenus par une garantie d'intérêt de 4 ou 4 ½ p. o/o, voudrait-elle proposer d'élever cette garantie à 6, 7 et 8 p. o/o dans les cantons pauvres. Alors les financiers spéculateurs soumissionneraient de préférence ces entreprises; mais il en serait de celles-ci comme des canaux de 1821 et 1822, les financiers céderaient leurs actions en touchant de fortes primes, et les travaux ne s'achèveraient que lentement, et peut-être dans cinquante ans, dans un siècle, l'État continuerait à payer des annuités excessives, sans que le pays jouît des travaux entrepris.

Nous reproduirons les mêmes arguments sous une forme plus claire, et nous demanderons des réponses aux questions posées. Le gouvernement concédera dans la supposition, à des compagnies, des chemins de fer d'une valeur de 500 millions, et garantira un minimum d'intérêt à 4 p. o/o cent, c'est-à-dire 20 millions par an. Les chemins seront exécutés; une guerre générale est engagée; ces chemins ne produisent pas même les frais d'entretien; l'État, pressé par des dépenses urgentes, ne pourra pas acquitter ces annuités. Les chemins seront négligés et abandonnés par les actionnaires; l'État devra donc le remboursement des 500 millions, ou le payement à perpétuité d'une annuité de 20 millions.

Autre cas. Si ces chemins, comme ceux de la Belgique, ne rendent pas d'intérêt; si les frais d'exploitation absorbent tous les produits, l'État payera 20 millions par an, et en trente-six ans il aura payé 2 milliards; aussi, les trois quarts de la France qui n'auront pas de chemins de fer, auront été frappés de contributions pour acquitter les trois quarts de cette somme énorme.

Autre cas. La guerre entraînera la destruction d'une portion de ces chemins de fer. Qui payera, et reconstruira ces ouvrages? Sera-ce encore toute la France?

Ainsi, les contrées les plus favorisées par ce système n'auraient pas même la garantie d'obtenir les voies nouvelles qui auraient coûté aux

contrées déshéritées de si grands sacrifices, et leur auraient enlevé tout espoir d'améliorations.

Enfin, des administrateurs, promoteurs de ces entreprises, les seconderont sans doute de tous leurs efforts ; mais qui assure que leurs successeurs n'expliqueront pas différemment les contrats, n'auront pas des prédilections pour quelques lignes au préjudice des autres. Il ne saurait y avoir dans les combinaisons mixtes, ni sécurité pour les actionnaires, ni garantie pour l'avenir du royaume.

En définitive, le système de la garantie d'intérêt, envisagé sous toutes ses faces, doit être considéré comme le chef-d'œuvre d'une spéculation financière, comme le prétexte d'un vaste emprunt, dont les financiers protégés par l'administration escompteront en quelques années tous les bénéfices sur les actionnaires abusés, sur le pays non consulté et sacrifié.

C'est une spéculation aussi déplorable que celle des canaux de 1821 et de 1822, qui aura coûté dans quelques années non des centaines de millions, mais des milliards, comme l'avaient annoncé, de savants et courageux ingénieurs des ponts et chausées, mais qui promet encore à la centralisation administrative absolue une longue et brillante existence.

Envisagé sous toutes ses faces, ce système de garanties d'intérêt ôte toute espérance de prospérité à quinze cents cantons les plus délaissés, les plus pauvres ; il accroîtra sans compensation et sans terme leurs impôts déjà excessifs, et les forcera de porter leurs regrets vers ces temps reculés et glorieux antérieurs à l'usurpation de leurs franchises.

Au contraire, le système des associations concessionnaires à perpétuité des canaux et des chemins de fer assurerait à la France une prospérité extraordinaire, une sécurité profonde, et la garantie d'une paix prolongée au dedans et au dehors.

CHAPITRE XXVIII.

ENQUÊTES LOCALES SUR LES PROJETS DE TRAVAUX PUBLICS SOUMISSIONNÉS PAR DES ASSOCIATIONS.

La loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, rendue en 1833, porte qu'aucun projet de grands travaux publics ne pourra être autorisé qu'après avoir été soumis aux enquêtes dont la forme et les conditions devaient être déterminées par une ordonnance royale.

Aussi, la centralisation administrative, en présentant cette loi, qui a été sanctionnée, s'était réservé le pouvoir discrétionnaire de régler les enquêtes.

Par les ordonnances sur les enquêtes, l'administrateur en chef s'est attribué une autorité sans limites, et l'exerce sans contrôle.

Il peut rejeter des projets présentés par des compagnies, sans les soumettre à des enquêtes.

Il détermine arbitrairement les localités où les enquêtes sont ouvertes.

Il fait choisir les membres des commissions d'enquête par les administrateurs de département, qui ont aussi plein pouvoir de les composer en majorité de personnes contraires ou favorables au projet.

L'administrateur en chef n'est pas lié par les délibérations des commissions d'enquête; il approuve ou rejette leurs avis.

En conséquence, lorsqu'un travail est demandé par les commissions, même à l'unanimité, l'administrateur en chef peut ne donner aucune suite à l'entreprise et laisser le projet enseveli dans les cartons.

Dans ce cas même, il s'est encore attribué le pouvoir de refuser l'entreprise à la compagnie qui a présenté le projet, et d'en faire donner la concession à une autre compagnie improvisée, et sans avoir aucun droit quelconque.

Cette espèce de législation exorbitante, qui constitue l'arbitraire, repousse les compagnies et s'explique par la sollicitude administrative à les

décourager, à les éloigner, pour se conserver et étendre à son profit le monopole des travaux publics et se donner des palais.

Sous l'empire de ces ordonnances, le concours des véritables compagnies n'est point à espérer, et comme il a été prouvé que leur intervention, même exclusive, est indispensable, il faut donc arriver à un système d'enquête destiné à respecter tous les droits réels et à écarter les dispositions discrétionnaires inadmissibles.

Pour établir son autorité absolue, l'administrateur en chef est parti de cette fausse doctrine de droit public : l'État est premier propriétaire du pays et de toutes choses publiques, des chemins, des canaux, des rivières, des ruisseaux, etc. Ainsi, lorsqu'il autorise une compagnie à exécuter à ses frais un chemin, un canal, l'État, selon lui, cède temporairement la jouissance de sa propriété et doit la reprendre à l'expiration de la concession.

Ces principes législatifs ne sont pas même consignés dans les codes de Justinien, enseignés dans nos écoles, de cet empereur qui a perdu l'empire d'Orient par les abus de son pouvoir absolu.

La propriété est plus sacrée en Angleterre que dans un autre royaume, puisqu'elle a été conservée invariablement depuis sept siècles par les mêmes familles. Cependant en Angleterre, toutes les concessions de canaux et de chemins sont et ne peuvent être que perpétuelles comme elles étaient perpétuelles en France au XVII^{e} siècle, même sous le règne de Louis XIV, prince absolu mais éclairé.

Les trois principes de la perpétuité des concessions, de la nécessité, de l'urgence des travaux publics et des compagnies pour leur exécution, étant admis, on arrive à reconnaître que dans les enquêtes on ne doit consulter que les propriétaires du sol.

Pour déterminer la forme des enquêtes, nous nous appuierons, comme précédemment, sur l'expérience séculaire et heureuse des nations les plus florissantes par l'influence des travaux publics.

En Angleterre, lorsqu'une compagnie a dressé un projet de canal ou de chemin de fer, l'un des agents de la compagnie se transporte chez chaque propriétaire et fermier, et lui fait attester, par sa signature, qu'il a été prévenu que la ligne du projet doit traverser ses do-

maines, et qu'il peut adresser des avis favorables ou contraires sur le projet.

Les réclamations sont renvoyées à la commission d'enquête du parlement, instituée pour examiner les pièces et dresser un projet de bill à soumettre à la sanction du parlement, le grand jury national.

Les compagnies qui présentent des projets ont toute garantie contre l'arbitraire, et n'ont pour juges que des personnes éclairées, impartiales, dévouées à leur pays, et empressées, dans leur sollicitude désintéressée, à favoriser et à protéger les propositions d'entreprises destinées à étendre les prospérités ou la gloire de leur patrie.

Ce système d'enquête n'est pas seulement le plus loyal et le plus utile, il est le seul légal, puisque les enquêtes actuelles enlèvent aux habitants de certaines localités l'exercice de leurs droits les plus sacrés de propriétaires, en les empêchant de s'associer et d'exécuter, en commun, les améliorations les plus urgentes.

A l'évidence des faits, on répond par cette fin de non-recevoir. En Angleterre, le parlement administre; en France, l'administration est confiée aux agents de la centralisation, et les chambres ne peuvent s'immiscer dans les actes de l'administration.

Selon nous, en France, le pouvoir administratif de la centralisation est une usurpation manifeste des droits primitifs, inviolables de la propriété, de la liberté individuelle, fût-il autorisé par des lois et des ordonnances. Puisque des dispositions administratives violent l'esprit et le texte de la Charte, elles doivent être réformées.

On ne peut pas appeler administration légale, celle qui demande à plus de la moitié des cantons, plus de la moitié des impôts pour les services publics, et qui leur refuse presque toute allocation pour travaux publics, pour l'instruction publique, pour la défense des frontières, etc.; une telle administration n'est autre chose que l'exploitation de la moitié des cantons traités en pays conquis par les cantons privilégiés.

Le succès des associations ou des travaux publics, et en définitive la prospérité et l'avenir de la France, exigent la révocation immédiate des ordonnances sur les enquêtes, et un nouveau système d'enquête locale où ne seront appelés que les propriétaires à exproprier.

Dans les commissions des chambres, où de véritables enquêtes seraient ouvertes, tous les intérêts et tous les contradicteurs seraient admis, et les chambres, éclairées par des commissions spéciales, voteraient en connaissance de cause les divers projets présentés par des associations.

La réforme des ordonnances sur les enquêtes est de la plus haute importance et fort urgente.

CHAPITRE XXIX.

DANGERS D'ACCORDER DES CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER DE PLUS DE QUARANTE A CINQUANTE LIEUES DE LONGUEUR.

L'administration d'un chemin de fer de cinquante lieues, d'une dépense de 60 millions, exige des hommes d'une haute capacité et d'une expérience éprouvée pour la direction des travaux, et pour la comptabilité des dépenses. Cette expérience ne peut s'acquérir sans grandes chances, que par la gestion d'ouvrages d'une importance moindre.

Aussi, en Angleterre, on avait exécuté cent chemins de fer pour l'exploitation des mines, avant que des compagnies se soient hasardées à soumissionner le premier chemin de fer pour le transport des personnes, celui de Manchester à Liverpool, d'une longueur de douze lieues seulement. La confiance étant née du succès de cette première tentative, d'autres compagnies plus hardies ont entrepris des chemins d'une plus grande longueur; mais la plupart ont préféré exécuter des lignes de quinze à vingt-cinq lieues de longueur, et se sont entendues ensuite pour les exploiter en commun; en sorte qu'en Angleterre, le voyageur parcourt quatre-vingts lieues en passant sur les chemins de quatre et cinq compagnies, sans changer de voitures, sans interruption, et avec la même vitesse.

L'intérêt réciproque des compagnies les pousse à s'entendre, et à former, pour le service de toute la ligne, une association commune. C'est encore un des avantages de l'intervention des compagnies.

Puisqu'en Angleterre même, où tout favorise les entreprises des associations, où la loi de concession est protectrice; où les capitaux, les mécaniciens, les hommes éprouvés sont très-nombreux, où les matériaux sont à bas prix, la population riche et toujours en voyage; puisqu'en Angleterre, où les grands propriétaires s'empressent et s'honorent de s'inscrire en tête des listes de souscription pour des sommes considérables, on a été forcé de suivre l'ordre naturel de toutes choses, d'entreprendre d'abord des lignes de peu d'étendue, d'augmenter successivement, et après les succès, l'étendue des projets nouveaux, il y a, surtout en France, nécessité impérieuse d'adopter cette même marche prudente, seule capable d'inspirer aux populations les habitudes et l'amour des associations pour des travaux publics.

L'administration, en repoussant les entreprises de peu de longueur, en se réservant ses prédilections, et les impôts publics, exclusivement pour de grandes lignes, livre évidemment ces améliorations nécessaires à des financiers. Ces spéculateurs considèrent les concessions de chemins de fer comme des emprunts de fonds publics; ils savent artificiellement élever le taux des actions par des jeux de bourse; ils obtiennent d'immédiats et énormes bénéfices, retirent leurs avances et laissent aux actionnaires de seconde ou de troisième main une entreprise incertaine, quelquefois mauvaise, dont les actions perdent avant deux ou trois ans un dixième, un quart et même plus de moitié de leur valeur primitive. Tel est l'historique, en abrégé, des entreprises de chemins de fer qui ont été concédées à des financiers spéculateurs, en France, en Allemagne, etc.

Le gouvernement, en exécutant lui-même plusieurs grandes lignes, ne saurait les achever qu'après une longue période, s'il parvient jamais à les finir. Il enlèverait à la France, en épuisant ses ressources, la possibilité d'obtenir jamais un réseau complet de ces voies admirables et indispensables.

Il serait imprévoyant et dangereux de commencer des ouvrages de cette

importance sur une si grande étendue, qu'on ne puisse les achever en moins de six ans; cependant des obstacles pourraient en interrompre le cours pendant cette période. Tous les fonds employés resteraient improductifs.

On ne doit pas oublier ce calcul simple: 50 millions dépensés par an, en ouvrages improductifs, et pendant trente-sept ans, font la somme de 5 milliards entièrement perdue.

Le gouvernement ne peut admettre le système des grandes lignes qu'en traitant avec des financiers spéculateurs, qui laisseraient à la charge du trésor toutes les chances quelconques de perte, par la garantie d'un minimum d'intérêt; il réaliserait donc infailliblement pour le pays, et dans le court espace de trente-sept ans, une perte de 5 milliards qui croîtrait en outre en progression géométrique après ce délai.

Mais surtout, il aurait repoussé les compagnies véritables composées des populations intéressées à ces nouvelles voies, qui ont aussi un besoin indispensable du concours financier du trésor pour compenser les charges exceptionnelles dont sont accablées les associations en France.

Ainsi, par le système de prédilection des grandes lignes, point d'associations véritables; lutte animée entre les localités, et réclamations dangereuses des habitants de quinze cents cantons frappés de taxes exceptionnelles pour des ouvrages qui leur seraient inutiles, sinon préjudiciables.

Les observations qui précèdent ne sont pas des suppositions gratuites et aventureuses; l'historique des canaux de France, que nous avons donné dans le premier volume, confirme la prévision des pertes et des dangers qu'on vient de signaler.

Rappelons sans cesse que des canaux entrepris par le gouvernement, après des siècles d'examen, de discussion, de travaux abandonnés, modifiés et repris, ont été concédés en 1821 et 1822 à des compagnies financières; que l'emprunt pour l'achèvement des ouvrages avait été fixé à 125 millions, et qu'ils ont déjà coûté, jusqu'à ce jour, en comprenant les intérêts composés, et déduisant les recettes, plus de six cents millions; et que les produits actuels suffisent à peine au payement des frais d'entretien, de réparation et de perfectionnement.

Avec cette même somme de 600 millions, accordée comme subvention

à deux cents compagnies de canaux, la France, si en arrière, aurait maintenant un système de navigation aussi complet que celui de la Hollande.

On demande, d'après l'autorité du passé, que les ressources du pays soient d'abord réservées aux entreprises des chemins de fer dans les départements frontières, et qu'on ne s'occupe des grandes lignes débouchant dans la capitale que lorsque les associations auront exécuté les entreprises les plus urgentes pour la défense du royaume et la prospérité des cantons jusqu'ici délaissés et épuisés par le système de centralisation.

Les lignes les plus urgentes, d'après nos recherches spéciales, sont au nord, celles de Dunkerque à Lille, à Cambrai, à Valenciennes, à Saint-Quentin, à Compiègne, à Soissons, Reims et Sedan; à l'est, de Mulhouse à Besançon, à Dôle, à Châlons, de Châlons à Montereau, de Châlons à Lons-le-Saunier; au midi, de Marseille au Rhône, de Bordeaux à Nantes; au centre, d'Orléans à Tours.

Vingt compagnies chargées de ces travaux partiels, avec un prêt de 600 mille francs par lieue, achèveraient complétement ces lignes en cinq ans, et donneraient d'heureux exemples partout imités.

En même temps, on devrait admettre avec empressement toutes les compagnies qui ne demandent que de faibles secours du trésor.

CHAPITRE XXX.

RÉCAPITULATION DES INCONVÉNIENTS ET DES DANGERS DE LAISSER A LA CENTRALISATION ADMINISTRATIVE LE CHOIX, LA DIRECTION ET L'EXÉCUTION DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER.

On a vu que la centralisation administrative ne tenait aucun compte dans l'emploi des impôts de 1,200 millions, des besoins et des droits des quinze cents cantons les plus éloignés de la capitale, la plupart en mon-

tagnes, et situés aux limites du royaume ou de plusieurs départements. Elle réserve ses faveurs aux contrées les plus riches, et délaisse les plus pauvres, de plus en plus malheureuses.

On propose d'appliquer aux chemins de fer le système déplorable de classification des grandes routes. On nommerait aussi chemins de fer royaux les lignes partant de la capitale et s'étendant aux extrémités; on les exécuterait au compte de tous les contribuables; et on laisserait aux cantons éloignés, jusqu'ici délaissés et ruinés, la faculté d'exécuter à leurs frais les lignes secondaires. Ainsi le gouvernement réserverait exclusivement son concours et les ressources du royaume aux localités les plus peuplées et les plus riches, et abandonnerait à elles-mêmes celles qui sont hors d'état, par l'exagération des impôts, même de réparer leurs chemins vicinaux.

Dans le choix des tracés, les hommes influents du moment imposeraient les lignes dirigées de la capitale vers leurs résidences, sans tenir compte de l'accroissement des dépenses et de la violation des droits des contrées rivales par l'adoption de projets défectueux.

Plus tard, de nouveaux ministres délaisseraient ces lignes commencées, en entreprendraient de nouvelles par des influences locales de même nature, et feraient supporter aux contribuables des dépenses doubles et triples sans jamais parvenir à exécuter un seul grand chemin de fer productif.

Une grande ligne de chemins de fer étant plus difficile à diriger, à terminer et surtout à exploiter qu'un grand canal, on ne peut supposer que la centralisation administrative, qui depuis plus de cent cinquante ans, date de son usurpation, a été inhabile à doter la France d'un système complet de navigation, et même d'un seul grand canal productif, soit capable d'achever une seule grande ligne de chemins de fer. Plus elle en entreprendra à la fois, plus son impuissance sera manifeste; plus le pays éprouvera de pertes; et plus l'époque de la jouissance des importantes améliorations sera éloignée.

On ne saurait trop le rappeler pour avertir le public; la centralisation administrative a employé plus de cent ans à ouvrir les canaux de Bourgogne, du Rhône au Rhin, de Picardie, du Nivernais, de Bretagne, et

après cent ans aucun de ces canaux n'est complétement achevé et ne rend l'intérêt des fonds dépensés.

Autre exemple. La centralisation administrative a refusé les offres des compagnies de propriétaires, qui avaient proposé d'exécuter à leurs frais et périls, et sans subvention du trésor, les chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. Ces chemins de fer, depuis six ans soumissionnés, seraient terminés depuis trois ans, et les contribuables n'auraient aucun impôt à payer pour acquitter les dépenses.

La centralisation administrative voulant repousser les associations et se réserver exclusivement les travaux, dirige elle-même ces ouvrages. En trois ans elle n'est pas encore parvenue à finir ces courts embranchements dans les localités les plus favorables à l'exécution de ces nouvelles voies.

Ces retards, et les dépenses excédantes de ces lignes, s'expliquent par les procédés administratifs.

Le gouvernement avait dans les localités des ingénieurs savants, les plus exercés de France, qui avaient dressé les premiers projets. Ces ingénieurs jouissaient, dans le pays, d'une grande influence, qui aurait servi à abréger les délais et à obtenir les conditions les plus favorables pour le règlement des indemnités. Ce n'est pas à ces ingénieurs qu'on a confié la direction des travaux, mais à d'autres ingénieurs étrangers au département du Nord, à des employés novices qui ont dû étudier à la hâte, et incomplétement, le terrain et l'esprit des populations avant de présenter de nouveaux projets.

Ainsi l'administration aura dépensé trois fois plus de temps et deux fois plus d'argent pour exécuter les chemins de fer les plus faciles, d'une longueur seulement de cinq lieues, étudiés d'avance par les ingénieurs les plus capables; et maintenant cette administration aurait le courage d'entreprendre des lignes de trois ou quatre cents lieues de chemins de fer, dont toutes les directions sont disputées et indéterminées; sans avoir ni la certitude ni la probabilité d'obtenir les douze ou quinze années de paix et les capitaux indispensables pour les achever.

L'adoption d'un pareil projet par la chambre serait une véritable abdication de ses attributions les plus importantes.

Dans la direction des travaux, la centralisation administrative choisit

non les ingénieurs les plus expérimentés, mais les plus protégés ; elle est forcée de plier les tracés selon les exigences de députations nombreuses ; chaque administrateur en chef arrivant au pouvoir a de nouvelles prédilections personnelles à satisfaire; M. de Calonne, ministre, confie la direction du canal de Picardie à M. l'ingénieur Laurent de Lionne, son ami. Après lui d'autres ministres le remplacent par d'autres ingénieurs qui exécutent un autre tracé. Le grand souterrain du canal de St.-Quentin, déjà entrepris par M. Laurent de Lionne, sur de grandes longueurs, reste bientôt abandonné à l'état de ruine comme un éternel monument des contradictions de l'administration, et des dangers de son intervention.

Ce même fait s'est renouvelé sur tous les grands canaux exécutés au compte de l'État. Si on additionne toutes les pertes qu'ont entraînées les modifications de tracé, les retards dans l'achèvement, les capitaux improductifs, on arrive à une somme de plusieurs milliards ainsi sacrifiés sans aucune compensation.

Il est déplorable que la France ait la première inventé et abandonné le système d'association, et qu'elle persiste à adopter le mode impuissant d'exécution des grands travaux par le gouvernement, en usage seulement, et autrefois, dans les États despotiques. Maintenant les gouvernements absolus eux-mêmes ne confient généralement les chemins de fer qu'à des associations. Nous citerons surtout la Russie, la Prusse, l'Italie, etc.

On dirait qu'une fatalité pousse la France à rétrograder au dedans comme au dehors, et l'entraîne à sa ruine.

En résumé, le système de grandes lignes de chemins de fer partant de la capitale et allant aux frontières, entrepris par l'État, ou au compte des contribuables, occasionnerait une perturbation générale. Il attirerait toute la vie commerciale sur les localités traversées et privilégiées. Il surchargerait d'impôts nouveaux les contrées délaissées et sacrifiées. Il mécontenterait les neufs dixièmes des populations.

A la première guerre, ces ouvrages seraient interrompus, comme tous les canaux commencés, en France, avant 1789 et suspendus pendant vingt ans. Le projet proposé repousserait les véritables associations, seules capables, dans un grand empire, d'exécuter et de conserver en

parfait état les grands travaux, et de les rendre productifs. Ce système enlèverait à la France l'espoir fondé d'obtenir de longtemps un réseau de chemins de fer indispensable à ses prospérités, à sa sécurité et à sa grandeur.

Ces considérations générales sont encore confirmées par d'autres raisons plus spéciales, selon nous plus puissantes.

L'étude d'un projet de chemin de fer seulement de vingt ou trente lieues exige les recherches des plus savants ingénieurs pour arriver au meilleur tracé. On a discuté, pendant des années, au parlement d'Angleterre, les diverses lignes présentées; on a entendu les propriétaires des localités, et les divers intéressés. Mais en France, où les expériences des grands travaux de cette nature sont encore à faire, on improviserait trois ou quatre cents lieues de chemins de fer; on les livrerait à la fois à l'examen d'une assemblée législative où trente personnes au plus ont fait des études d'ingénieur, où des intérêts de localités vivement défendus, amèneraient à chaque session, de nouvelles luttes, de nouvelles décisions, et des pertes incalculables.

On fixerait invariablement les directions, sans tenir compte des événements, des découvertes qui pourraient modifier les résolutions législatives improvisées.

On traiterait avec des financiers spéculateurs, sans prévoir pour le trésor et pour le pays d'autres nécessités plus tard impérieuses. On repousserait à jamais l'intervention des véritables compagnies seules capables d'exécuter rapidement, heureusement, et aux conditions les plus favorables, les grandes améliorations. On frapperait de stérilité commerciale, on priverait, de l'espérance de tout avenir, les contrées qui n'auraient point obtenu une part dans ces immenses et imprudentes largesses législatives.

On sèmerait de nouveaux germes de division entre les départements, entre les localités, dans un empire où la société est fractionnée et brisée par des convulsions politiques endémiques, depuis un demi-siècle.

On mettrait en hostilité les départements contre la capitale, les campagnes contre les villes; les pays pauvres presque tous délaissés par les nouveaux chemins de fer, contre les plus riches qui en obtiendraient le monopole. On augmenterait incessamment, constamment les impôts qui

déjà paraissent excessifs et excitent des désordres par leur exagération.

Le système de grandes lignes à exécuter par l'État, proposé depuis quatre ans, repoussé trois fois par la Chambre, et condamné par l'expérience, est également contraire aux principes d'économie politique. Il mettrait la dépense des travaux à la charge des populations qui n'en profiteraient point. Il augmenterait les dettes; affaiblirait le crédit public; ruinerait les finances pendant un long avenir; il provoquerait enfin par toutes ces causes de nouvelles commotions politiques plus terribles peut-être que nos dernières révolutions.

En regard, nous opposerons le système des associations partout fécond en prodiges. Le gouvernement n'intervient que pour encourager, protéger les associations dans toutes les contrées, sans prédilection, sans exclusion, sans injustices. Les secours qu'il offre à tous, il les accorde à chaque compagnie, aux mêmes conditions, dans tous les départements de France, à l'ouest et à l'est comme au nord et au midi du royaume; à cent cinquante lieues de Paris, comme aux portes de la capitale. L'État prête avec sécurité, et avec certitude d'enrichir toutes les localités, sans délaisser les plus éloignées et les plus pauvres. Le gouvernement obtient, par son concours, par son impartiale et vigilante sollicitude, la reconnaissance de tout le pays.

CHAPITRE XXXI.

DISPOSITIONS LÉGISLATIVES A PROPOSER EN FAVEUR DES INGÉNIEURS ET DES CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES POUR ASSURER LE SUCCÈS DES ASSOCIATIONS.

Le décret d'organisation des ponts et chaussées qui réserve, dans l'intérêt du pays, la direction des travaux publics aux ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, a été dénaturé et violé par la centralisation adminis-

trative, chargée de la défense de leurs droits; elle a autorisé de grandes entreprises sans imposer la clause que chaque compagnie serait obligée de choisir et de s'adjoindre un ingénieur des ponts et chaussées pour donner à tous les intérêts une garantie sur la direction et l'exécution des travaux.

L'intervention d'un ingénieur des ponts et chaussées aurait prévenu, dans beaucoup de cas, des pertes considérables que les compagnies sans expériences et les localités sans intervention ont éprouvées.

Les ingénieurs des ponts et chaussées sont placés, par la loi, dans la même condition exceptionnelle et légale que les médecins et les avocats.

Les concours pour obtenir des diplômes sont ouverts à tous, mais l'exercice n'est permis qu'à ceux qui ont subi les épreuves de capacité exigées par les lois.

Le décret d'organisation des ponts et chaussées a dû accorder aux jeunes gens qui ont satisfait à toutes les conditions prescrites, le privilége de diriger les travaux, comme encouragement à de fortes études, et surtout pour donner au pays une garantie sur les résultats des ouvrages entrepris.

La loi, comme la prévoyance, obligent d'imposer, à chaque compagnie, la condition qu'un ingénieur des ponts et chaussées, désigné par elle, soit attaché aux travaux et soit traité comme un ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées.

Par cette adjonction très-utile, l'administration aurait toute sécurité sur l'exactitude des plans et des nivellements signés par ces ingénieurs de mérite; le pays ne serait pas exposé aux accidents et aux désastres occasionnés par des projets mal étudiés. Les compagnies surtout inspireraient plus de confiance aux actionnaires qui se reposeraient sur le zèle, le talent et le dévouement des ingénieurs des ponts et chaussées appelés, par des succès, à obtenir de la célébrité. La loi serait respectée dans son esprit et son texte formel.

Enfin, d'une part, la centralisation administrative qui dispose de plus d'ingénieurs que toute l'Europe, transforme en chef de comptabilité et de bureau les ingénieurs les plus savants et les plus expérimentés; elle les enlève aux véritables et importantes fonctions d'ingénieur; elle prive le pays de leurs lumières et de leurs travaux; et, d'autre part, elle leur ravit les places honorables et avantageuses qui leur appartiennent par la loi, pour

donner ces emplois à des protégés, non ingénieurs, qui n'ont aucune des connaissances nécessaires et même indispensables pour les exercer.

Ainsi, les places de commissaires des canaux, concédés en 1821 et 1822, des chemins de fer votés depuis 1830, n'ont pas été données à des ingénieurs des ponts et chaussées, et aucune compagnie concessionnaire de chemins de fer n'a été assujettie à s'adjoindre un ingénieur des ponts et chaussées.

En Angleterre, même, où il n'existe pas de corps des ponts et chaussées, ni de loi qui réserve aux ingénieurs exclusivement la direction des travaux publics, cependant chaque acte du parlement désigne les ingénieurs chargés par la compagnie de la direction des travaux, et garantit, par cette adjonction, les intérêts des souscripteurs, et des contrées où les ouvrages doivent être exécutés.

Les compagnies, pour inspirer plus de confiance au parlement, aux souscripteurs et aux localités, ont soin de s'adjoindre les ingénieurs les plus célèbres par les entreprises mémorables qu'ils ont exécutées.

Le choix des compagnies est un hommage rendu au mérite, et un motif d'émulation entre les ingénieurs.

Non-seulement l'administration française ne prescrit pas à chaque compagnie l'adjonction d'un ingénieur des ponts et chaussées, mais elle défend aux ingénieurs du gouvernement de diriger les travaux des compagnies; c'est-à-dire qu'elle les empêche d'acquérir de l'expérience, et de se rendre plus capables de diriger avec habileté les travaux de l'État.

Tout est donc exception, oppression, et surtout aveuglement dans les relations entre l'administration et les ingénieurs des ponts et chaussées.

Chacun comprendrait l'imprévoyance et l'injustice d'un ministre qui défendrait à un médecin d'un hôpital de visiter des malades au dehors, et à tout professeur de l'Université de publier des ouvrages. Ce médecin et ces professeurs qui consacrent leurs loisirs et leurs veilles à l'étude de la science et à la pratique, sont plus capables de bien remplir les missions qui leur sont données par le gouvernement.

Les travaux exigés d'un ingénieur ont été nécessairement calculés pour les moins capables, donnant tout leur temps à leurs services.

Si l'ingénieur d'une haute capacité, très-laborieux et de génie, sait

accomplir, en quelques heures, la tâche qui exige, d'un autre, l'application de quelques jours, ne doit-il pas être libre de faire du reste de son temps l'emploi qui lui convient et qui est le plus utile à sa famille, à son pays, à sa gloire.

On est à comprendre comment la sublime pensée de la création de l'École polytechnique, et les prodigieux résultats qu'elle a donnés et qu'on peut en attendre, sont maintenant paralysés; et comment quelques commis sont parvenus à usurper une dictature absolue, à enrégimenter les ingénieurs sous une discipline abrutissante, en définitive désastreuse pour la France, et à les mettre aux ordres de leurs délégués incapables. L'affranchissement des ingénieurs, de la centralisation administrative, est une justice tardive, commandée bien moins encore dans l'intérêt des ingénieurs, que par les progrès de l'époque, et par les nécessités de la France. En appelant les ingénieurs à rédiger des projets importants, à organiser des compagnies; en brisant les obstacles jusqu'ici insurmontables qui repoussent les véritables compagnies, en peu d'années nos départements jouiraient de la prospérité extraordinaire des autres États que nous avons cités, où les anciens élèves de l'École polytechnique, affranchis de la centralisation administrative, ont enfanté tant de prodiges.

CHAPITRE XXXII.

INTÉRÊT ET FACILITÉ DU GOUVERNEMENT A DÉTERMINER LES GRANDS PROPRIÉTAIRES A PRENDRE PART DIRECTEMENT AUX TRAVAUX DES COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES DE CANAUX ET DE CHEMINS DE FER.

Des convulsions politiques fréquentes, depuis un demi-siècle, effets et causes des abus du pouvoir absolu usurpé, ont fractionné une grande nation en partis nombreux, quelquefois plus hostiles entre eux qu'à l'étranger. Les frontières ont été ouvertes à l'ennemi, depuis quatre siècles,

au midi, à l'ouest comme au nord, et la France, par les guerres intestines, et les désordres administratifs depuis un siècle a perdu ses plus belles colonies et sa prépondérance maritime.

Des partis politiques nombreux, conservant religieusement leurs regrets et leurs espérances, pourraient exposer le pays à de plus grands désastres, dans le cas où de nouvelles conflagrations offriraient à chacun des chances de succès.

Le gouvernement, dans sa sollicitude prévoyante, doit chercher à concilier les esprits, en rapprochant, dans les mêmes associations, les hommes d'opinions diverses qui veulent tous la prospérité et la gloire de la France par des systèmes politiques contraires.

Lorsque des actionnaires ont engagé leur fortune dans une entreprise confiée à leur sollicitude; obligés d'abord par devoir de se réunir, de se concerter pour défendre leurs intérêts communs, ils ne tardent pas à perdre toute animosité personnelle. Bientôt la confiance, l'estime, l'affection même remplacent les préventions, les préjugés et les haines politiques, habilement inspirés et alimentés par les ennemis du dehors.

Mais pour obtenir le succès national de la conciliation des partis, il faut le concours habile et persévérant du ministère; il faut des encouragements dont Henri IV et ses successeurs ont donné les premiers et les plus mémorables exemples.

Ces souverains n'imposaient pas aux concessionnaires de canaux de desséchement, de navigation, des droits de patente, des clauses menaçantes et ruineuses; ils accordaient au contraire aux associations et aux associés les plus grands privilèges.

Le ministère, par des mesures analogues, est maître de faire surgir dans chaque département des associations nombreuses, et de provoquer le concours des grands propriétaires et des capitalistes. La loi pourrait et devrait déclarer que tout administrateur, directeur et ingénieur, etc., d'un canal ou d'un chemin de fer, serait placé sur la même ligne que les présidents des conseils généraux et des cours royales, et les membres des académies, et qu'ils jouiraient également du droit d'être nommé pair de France, après trois ans d'exercice.

Il y aurait également justice et prévoyance à déclarer que les posses-

seurs de cent mille francs en actions nominales d'un canal ou d'un chemin de fer sont électeurs et éligibles; que les mécaniciens, géomètres attachés aux travaux sont, comme les ingénieurs, affranchis du service militaire pendant la paix; que les concessions de canaux, de chemins de fer seront données à perpétuité et en toute propriété; enfin que l'État accordera à titre de prêt une somme égale à la moitié de la dépense totale de l'entreprise, sans intérêt pendant douze ans, et avec un intérêt de 3 p. o/o et 1 p. o/o d'amortissement pendant trente-six ans.

Par ces mesures, le gouvernement non-seulement doterait la France d'innombrables améliorations; mais, ce qui est plus important, il effacerait les traces des divisions intestines, et reconstituerait, en corps homogène, un grand peuple que de profondes machinations, au dehors, ont pour but d'affaiblir par de nouvelles convulsions politiques que les impôts excessifs pour travaux improductifs tendent à provoquer.

CHAPITRE XXXIII.

INTÉRÊT DES GRANDS PROPRIÉTAIRES A PRENDRE PART AUX ASSOCIATIONS POUR CANAUX ET CHEMINS DE FER.

On se plaint, de toutes parts, de l'état de dissolution de la société, de la tendance des enfants des cultivateurs à déserter les campagnes, de l'ardeur de la jeunesse des villes à solliciter des emplois et à vivre du produit des impôts. On remarque de même avec inquiétude que la capitale attire tous les hommes supérieurs; qu'elle appauvrit le pays; que les anciennes familles dans les provinces s'éteignent ou disparaissent; et que les populations des petites villes se renouvellent, comme aux siècles de proscriptions et d'invasions où les peuples se déplaçaient constamment et violemment.

En même temps, les grands propriétaires qui font ces justes et pénibles observations, déclarent qu'ils souhaitent des chemins de fer, mais qu'ils ne veulent y prendre aucun intérêt.

Sans doute, l'extrême éloignement de ces propriétaires à entrer dans des associations, est justifié par la destinée malheureuse des anciennes entreprises. Mais si les causes de la ruine des premières associations disparaissaient, si des clauses excessives et imprévoyantes autant qu'injustes qui les ont fait échouer, étaient remplacées par des encouragements tutélaires, les nouvelles compagnies assureraient en France, comme au XVII^e^ siècle, comme en Angleterre, l'aisance des classes laborieuses; elles créeraient d'honorables occupations à la jeunesse intelligente, instruite et sans avenir; elles attacheraient au sol les populations incorporées à perpétuité dans ces associations nationales.

Les grands propriétaires sont surtout intéressés à encourager cette heureuse révolution qu'il dépendra d'eux d'accomplir par leur empressement à s'inscrire en tête des associations, lorsqu'elles offriront toute garantie de sécurité, de durée et des chances probables de grands bénéfices.

Cette intervention des propriétaires est indispensable; en effet, puisque les chemins de fer sont considérés, avec raison, comme de puissants éléments de défense et de prospérité du territoire, les grands propriétaires en retireraient presque tous les avantages; ils ne peuvent donc se dispenser de concourir à leur éxécution. Lorsque l'État paye les dépenses des travaux avec les contributions publiques, les grands propriétaires du sol ne contribuent que dans le rapport de l'impôt direct de leurs propriétés; mais l'impôt foncier n'est pas le quart des revenus publics; les autres contributions, dites de consommations, sont pour ainsi dire des câpitations, comme le sel, le tabac, les boissons, etc. Elles frappent de la même charge annuelle la famille du pauvre ouvrier et celle du plus grand propriétaire. Faire exécuter les chemins de fer par l'État ou les faire payer sur les impôts, c'est faire supporter la plus grande partie des frais par les classes ouvrières les plus nombreuses qui en profiteraient le moins; d'ailleurs, les chemins de fer et les canaux devant augmenter beaucoup, quelquefois doubler et tripler la valeur des propriétés riveraines à une lieue et à deux lieues de distance, il serait injuste

de frapper toute la France d'un accroissement d'impôts pour enrichir davantage les plus riches propriétaires des contrées traversées.

Puisque cette surélévation de contributions pour les travaux exécutés par l'État aurait pour résultat d'aggraver davantage le désordre social; l'intervention du gouvernement dans ces entreprises deviendrait fatale aux grands propriétaires, les premières victimes des convulsions politiques. Ainsi tout leur conseille de prendre l'initiative dans ces entreprises, ou de répondre à l'appel qui leur serait fait de se placer en tête des associations, lorsque les conditions des concessions seraient justes, prévoyantes et admissibles.

Les grands propriétaires, principaux souscripteurs de ces entreprises nationales, deviendraient les bienfaiteurs de leurs contrées; ils obtiendraient un légitime patronage, et contribueraient puissamment à porter les lumières utiles et l'aisance générale dans leurs départements.

Jusqu'ici, les propriétaires étaient incités par la prudence et l'expérience à s'éloigner des simulacres de compagnies, parce qu'elles étaient formées, par les ministères, pour l'unique profit de quelques financiers privilégiés, qui avaient spéculé sur le mouvement des actions au porteur et sur des jeux de bourse.

Nous n'admettons, au contraire, que des associations à perpétuité, où toutes les actions sont nominales et souscrites par les populations des contrées traversées; et nous supposons qu'on leur accorde des encouragements si puissants, que ces propriétaires, jusqu'ici timides, s'empressent d'hypothéquer leurs domaines pour y prendre part, dans la conviction qu'ils retireraient indirectement par les travaux et par l'usage des canaux et chemins de fer de plus grands avantages que le montant de leurs souscriptions.

Le succès de ces entreprises dirigées dans un but national et pour l'avantage du plus grand nombre, exige donc d'abord que le ministère adopte le seul système sanctionné par une expérience séculaire; et que les grands propriétaires se mettent à la tête des souscriptions, lorsque les conditions indispensables auront été consacrées par une législation d'une haute sagesse.

L'objection souvent reproduite que la propriété est plus divisée en

France qu'en Angleterre, et que les grands propriétaires de France, moins nombreux et moins riches, ne peuvent souscrire pour de fortes sommes dans ces entreprises, ne peut avoir de poids auprès des personnes qui ont visité ou étudié les deux royaumes.

Il est au contraire constaté que les trente mille plus grands propriétaires en France possèdent une étendue de terrains plus grande que les trente mille propriétaires fonciers d'Angleterre, et ont une somme de revenus fonciers plus considérable que les propriétaires anglais avant l'époque de l'ouverture des canaux et des chemins de fer.

En Angleterre, les grands propriétaires n'ont acquis d'immenses revenus industriels et mobiliers qu'en exécutant, à leurs frais et par des associations, des canaux et des chemins de fer; en exploitant par ces voies nouvelles les mines, les carrières, les forêts qui leur appartiennent; et en s'intéressant dans les associations, de toute dénomination, au dedans et au dehors des trois royaumes.

Il dépend des ministres français d'ouvrir aux propriétaires cette même carrière de prospérité et de puissance; les populations s'empresseront d'y entrer, lorsque les chances périlleuses de l'arbitraire en seront écartées et les droits garantis; elles répondront alors par des prodiges nouveaux aux reproches faits avec autant de légèreté que d'injustice de n'avoir pas l'esprit d'association.

Les grands propriétaires donneront sans doute les premiers exemples de leur confiance et de leur dévouement, lorsque les associations ne seront plus repoussées et flétries par ceux mêmes qui ont mission de les honorer et de les protéger.

CHAPITRE XXXIV.

LA CENTRALISATION ADMINISTRATIVE, RUINEUSE POUR QUINZE CENTS CANTONS, EST DESTRUCTIVE DE LA CENTRALISATION POLITIQUE, SOURCE PRINCIPALE DE PUISSANCE ET DE GLOIRE NATIONALES.

La centralisation politique donne à un grand peuple l'organisation admirable d'une armée disciplinée, prompte à se réunir, formidable dans l'attaque, glorieuse par des triomphes éclatants et certains; mais le pouvoir qu'elle consacre au souverain, devient un instrument de tyrannie au dedans, et d'invasions et de conquêtes au dehors, lorsque des institutions puissantes et inviolables n'en règlent pas l'usage.

Les administrations locales indépendantes ont, chez les peuples libres, ce noble but, de tout accorder au gouvernement pour le salut de l'État, et de s'opposer aux entreprises fastueuses, aventureuses et ruineuses, avec une autorité providentielle et souveraine.

Dans les États bien réglés, lorsque dans les conflits entre les populations et le ministère, les délégués du pays prononcent en dernier ressort, le gouvernement institué dans un intérêt national conforme à ses vœux légalement exprimés.

S'il arrive que les administrations provinciales, par usurpation ou par corruption, ne sont plus qu'une émanation de la centralisation politique; si le souverain a conquis le pouvoir absolu, les peuples subissent des convulsions fréquentes et presque périodiques, qui passent comme des fléaux, décimant les populations, et bouleversant les fortunes privées et publiques.

Armé de la centralisation administrative absolue, Louis XIV persécute et proscrit cent mille familles; soulève contre sa puissance tous les souverains; les pousse à se coaliser; et éprouve et fait subir à la France de longs désastres dans sa vieillesse; par cette centralisation, tous les droits des provinces et des villes furent violés; les abus croissant toujours, la révolution de 1789 éclata et triompha.

Par cette centralisation administrative discrétionnaire, la convention promena sa faux ensanglantée dans les villes, couvrit la France de deuil, souleva contre elle les populations généreuses, et périt par l'instrument sanguinaire de sa création. Par elle, le directoire naquit et mourut par des coups d'état; par elle encore, Napoléon put s'élever à une immense gloire, et dut tomber par une chute aussi éclatante.

La centralisation administrative absolue recèle donc dans son sein, à la naissance de chaque règne, des éléments de triomphes glorieux, et des germes plus tardifs de désastres aussi infaillibles, et de révolutions générales.

Mais triomphes ou chutes, le peuple est incessamment accablé de réquisitions, de conscriptions, d'impôts dépassant toutes limites et préparant par les excès des convulsions nouvelles.

Averties par l'expérience, les populations alarmées attribuent maintenant leurs malheurs à la centralisation politique, et reportent leurs pensées et leurs espérances aux époques éloignées, antérieures à l'usurpation de leurs franchises.

La centralisation administrative absolue, il faut enfin le reconnaître, tend, par ses excès inévitables, à briser les liens qui unissent entre elles les provinces à la capitale; à détruire la nationalité d'un grand peuple; à préparer l'émancipation et même à provoquer, par les divisions intestines, la conquête.

On peut donc considérer le système administratif de centralisation non pas seulement comme le plus grand obstacle aux améliorations intérieures; mais comme un puissant élément de dissolution nationale, et la principale cause de toutes les calamités.

Ainsi, dans le but de conserver et de fortifier la centralisation politique, il est indispensable d'enlever à la centralisation administrative, son autorité arbitraire, et sa faculté de livrer aveuglément les ressources en hommes et en argent au gouvernement qu'elle entraîne au pouvoir absolu, et plus tard au suicide.

CHAPITRE XXXV.

COMPARAISON DES RÉSULTATS DES ENTREPRISES DE CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT OU PAR DES COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES A PERPÉTUITÉ.

Les questions d'économie politique sur les chemins de fer et les canaux sont depuis longtemps résolues sans contestation dans les États représentatifs appelés à une prospérité rapide et permanente, par l'influence de tutélaires institutions.

La proposition de faire payer les ponts et les docks de Londres, les chemins de fer de Londres à Douvres et à Southampton, en partie par les populations du pays de Galles et d'Écosse, n'aurait pas trouvé un seul défenseur dans le parlement d'Angleterre.

Vingt cantons de la confédération helvétique repousseraient de même la demande de la ville de Berne ou de Genève, de faire acquitter la presque totalité de la dépense du grand pont de Berne, des quais de Genève, d'un chemin de fer ou d'un canal de Lausanne à Iverdun.

La demande de mettre au compte des États-Unis les frais de construction du canal de New-York au lac Érié, ou d'un chemin de fer entre les mêmes points, serait également rejetée à l'unanimité par les délégués et les populations des autres États.

Cette opinion universelle de trois nations qui marchent à une prospérité intérieure rapide, et s'agrandissent toujours par des conquêtes sur leurs voisins, depuis leur établissement, est conforme aux principes de la science, aux doctrines des plus savants économistes indépendants, et aux conseils de la justice et de la prévoyance. Quelques remarques suffiront sans doute pour convaincre que tout autre système est, en théorie, inique, et même, dans l'exécution, impraticable pendant une longue période.

A. *Chemins de fer exécutés en totalité ou en partie par le gouvernement ; injustice et imprévoyance du système.*

Le gouvernement voudra entreprendre les grandes lignes de trois à quatre cents lieues de longueur, de 400 millions de dépenses ; il payera les travaux par des emprunts, et en définitive par les impôts.

Mais les chemins de fer ne sont profitables qu'aux localités qu'ils traversent et aux propriétaires des campagnes riveraines ; ils nuisent nécessairement aux contrées rivales, en appelant et absorbant le commerce qui les enrichissait jusqu'alors.

Quatre cents lieues de chemins de fer augmenteraient la valeur des terres à une lieue de distance, ou sur une zone de huit cents lieues, et y répandraient 500 millions ; somme supérieure à toutes les contributions des populations voisines.

La superficie de la France étant de trente-deux mille cinq cents lieues, un quarantième de la population serait favorisé et enrichi par ces voies nouvelles, et les trente-neuf quarantièmes seraient imposés pour acquitter l'instrument de leur propre ruine.

Si au lieu de quatre cents lieues on en exécutait quatre mille, il y aurait encore injustice et de plus grands dangers politiques.

Les chemins de fer sont surtout favorables aux grands propriétaires riverains, en raison de l'accroissement de la valeur de leurs domaines, et de l'usage plus fréquent qu'ils font de voies rapides.

Mais l'impôt foncier n'est que le quart de tous les impôts ; les propriétaires ne payeraient donc, en raison de leurs fortunes, que leur part contributive dans le quart de la dépense.

Les trois autres quarts seraient acquittés principalement par les contributions indirectes ou de consommation des boissons, du sel, des tabacs, etc., qui sont des capitations et qui frappent également et de la même somme la famille d'un pauvre ouvrier et celle du plus riche capitaliste.

Ainsi le système met à la charge des classes ouvrières, ou des petits propriétaires, habitant à dix lieues, à cent lieues de distance de ces che-

mins de fer les trois quarts des frais de construction et des pertes sur leur exploitation.

Il est incontestable que les impôts devant être augmentés, accroîtraient la misère, le mécontentement, et renouvelleraient les perturbations dernières; il faudrait donc augmenter les soldats, les contributions, la détresse, les causes de désordre, et bientôt le nombre des hospices, des prisons, etc.

Il y a donc, tout à la fois, injustice et imprévoyance à mettre les dépenses à la charge des contribuables.

B. *Mécontentement de la généralité des populations contre le gouvernement qui choisit les directions et impose les projets.*

Sur chaque ligne, trois ou quatre directions sont également possibles, et chacune est vivement sollicitée par les populations riveraines.

Le choix d'une direction, par le gouvernement, excite le mécontentement d'un très-grand nombre d'habitants, met en hostilité les départements entre eux, et prépare, pour chaque session, de violents débats, lorsque des fonds sont à voter.

Les départements vaincus dans la lutte, essayent, sous un autre ministère, de faire changer ou modifier les projets, d'obtenir d'autres tracés, et avec le temps savent y parvenir.

Ce système introduit dans le pays, et dans les Chambres, des éléments de perpétuelles perturbations.

C. *Impossibilité pour le gouvernement d'achever les travaux dans un court délai, et d'exploiter avec économie.*

Les canaux et grands travaux entrepris par les gouvernements de tous les temps et de tous les pays, aux frais du trésor, ont été lentement exécutés, souvent délaissés, et toujours improductifs.

Pendant un siècle le gouvernement français a fait travailler aux princi-

paux canaux du royaume; et il a été forcé, dans l'impuissance de les achever, de les concéder à des compagnies financières; et parce qu'il s'en est réservé la direction, tous ces canaux sont encore improductifs. Il en a été ainsi en Espagne, en Italie, en Allemagne et en Russie.

Par opposition, les canaux et les chemins de fer productifs ont été, sans exception, exécutés, dans les divers empires, par des compagnies plus promptes à les terminer, et plus vigilantes à les entretenir en parfait état.

Pendant la guerre, les ouvrages d'un gouvernement sont délaissés, se dégradent rapidement; et les réparations entraînent de grandes dépenses et de longs chômages.

Un gouvernement ne tient pas compte des pertes d'intérêts, par les délais, qui s'accumulent avec le temps et doublent et triplent la dépense première.

D. *Toute intervention d'un gouvernement dans les entreprises est préjudiciable et funeste.*

Un gouvernement acquittant les dépenses par les contributions, et exécutant lentement, fait payer les travaux par ceux qui n'en profitent pas; il demande la presque totalité des sacrifices à la génération présente qu'il accable d'impôts, et affranchit de leur concours les générations suivantes, appelées à jouir.

Un tel emploi des impôts, suspendant le développement des prospérités publiques, est donc très-préjudiciable.

E. *Dangers des emprunts destinés à payer des chemins de fer exécutés par le gouvernement.*

Un ministre très-influent aura fait voter les quatre lignes les plus utiles à la France; d'après ses conventions, il fera emprunter cinq cents millions pour achever les travaux; mais son successeur, sollicité par

les populations délaissées et représentant les trente-neuf quarantièmes du royaume, sera forcé de proposer d'autres lignes et de nouveaux emprunts, et ainsi des autres ministres.

Mais, à la première guerre, le gouvernement n'aura ni réserve, ni crédit suffisant; il suspendra tous les travaux, comme aux époques de nos révolutions; les ouvrages entrepris resteront inachevés, improductifs. Par ce système, le pays, après des sacrifices considérables, n'aura ni chemins de fer, ni l'espérance d'en jouir dans un temps déterminé.

F. *Intervention combinée du gouvernement, du pays et des compagnies dans l'exécution des chemins de fer.*

Les Anglais, éclairés par l'expérience des travaux, admettent, comme maxime, que lorsqu'un gouvernement touche à une entreprise, sa main est empoisonnée; l'entreprise est frappée de stérilité et de mort. Ils s'abstiennent, et ne veulent à aucune condition y prendre part.

Le gouvernement anglais lui-même, comprenant cette répugnance et la fécondité du génie de l'intérêt privé, confie tout aux compagnies : canaux, chemins de fer, vaisseaux à voiles, vaisseaux à vapeur, exploitation des colonies, etc.; et c'est à cette habile et sage prévoyance du gouvernement qu'on doit attribuer le développement extraordinaire des prospérités de la Grande-Bretagne.

Il sait que si le ministère intervient dans l'exécution des chemins de fer, ses agents auront pleins pouvoirs dans la direction, et toujours raison dans les contestations inévitables avec les compagnies contractantes.

Il importe peu à un agent du pouvoir d'entamer des procès dont l'État paye les frais, et qui sont ruineux pour les compagnies quelle qu'en soit l'issue. L'État intervenant, le pays ne connaîtra pas la limite des sacrifices à faire; il n'aura aucune garantie contre les délais et les accidents de toute nature. Il payera sans avoir droit de concourir aux travaux, ni d'obtenir des améliorations; l'administration restera souveraine ou absolue.

L'administration changeant souvent la résidence des ingénieurs, à un homme savant et expérimenté succédera un ingénieur moins capable,

ayant d'autres vues, de nouveaux projets ou des modifications à proposer.

La compagnie contractante éprouvera des pertes par les retards apportés à l'exécution, soutiendra des contestations, suspendra les travaux, et mettra elle-même obstacle à leur achèvement par désespoir.

En définitive aucun ingénieur exercé ne saurait comprendre la possibilité d'un succès par une telle organisation que nul exemple n'autorise d'adopter.

G. *Concession des chemins de fer à des financiers choisis par le gouvernement, avec droits de rachat et de confiscation réservés par les actes.*

Les concessions données par le gouvernement, sans adjudication, à des financiers qui n'ont pas présenté de projets, et ne connaissant pas de travaux, ont été et devaient être désastreuses.

Ces financiers ont accepté des clauses de rachat et de confiscation et diverses conditions exorbitantes qui auront pour résultats de ruiner les actionnaires, d'éloigner les véritables associations, et d'empêcher l'exécution de toutes les entreprises utiles.

Les financiers ont spéculé non sur les revenus des chemins de fer pour leurs enfants, mais sur les bénéfices des actions au moment de leur émission et dans un très-court délai; aussi ils n'émettent que des actions au porteur plus favorables aux jeux de bourse.

Les actionnaires, presque tous spéculateurs alors, ne prennent qu'un faible intérêt aux travaux, ne les visitent pas, ne les connaissent pas, assistent rarement aux assemblées, et n'attendent qu'une chance favorable pour réaliser des profits et se dégager de la société.

Les administrateurs, impatients d'obtenir des bénéfices et de se retirer des entreprises, ne portent point dans la question le concours de leur vigilance, et n'acquièrent pas une expérience nécessaire.

Nous nommerons ces compagnies financières des compagnies de gouvernement, d'administration, parce qu'elles restent livrées à la discrétion du pouvoir, et sont exposées, à chaque changement de ministère, à éprou-

ver des pertes incalculables, et à occasionner la ruine de tous les intéressés.

C'est donc par une fausse interprétation qu'on les appelle des associations, et qu'on suppose que de véritables associations ont la même impuissance et les mêmes destinées malheureuses.

H. *Exécution des chemins de fer par des compagnies concessionnaires à perpétuité et en toute propriété incommutable.*

La condition de perpétuité rend les compagnies indépendantes; elle les affranchit de la tutelle administrative; elle assure le succès de leurs entreprises.

Sans ces clauses, les compagnies des canaux de Languedoc, de Briare, d'Orléans auraient été remboursées en assignats, et ruinées en 1793; et ces canaux n'auraient été ni perfectionnés, ni entretenus, au grand détriment du pays.

Les compagnies de chemins de fer à perpétuité prennent à leurs risques et périls les travaux, et en ont la responsabilité.

Elles ne demandent aux populations, par les tarifs, que le remboursement des frais d'exploitation et des intérêts des capitaux.

Les populations éloignées ne sont point imposées pour des ouvrages dont elles ne profitent pas.

Les générations successives contribuent également dans les dépenses des travaux dont elles sont appelées à jouir et qui leur sont également avantageux.

Ces compagnies s'administrant elles-mêmes, ont entre elles une heureuse émulation; elles appellent les hommes les plus capables, elles provoquent et encouragent les améliorations et les découvertes.

Elles exécutent avec rapidité et habileté, et entretiennent avec vigilance et économie. Dans leur sein, et par la gestion de ces importantes entreprises, se forment des administrateurs d'une haute capacité, d une expérience éclairée.

Ces compagnies font naître un grand nombre de mécaniciens savants,

aussi utiles dans la paix qu'indispensables pendant la guerre pour exécuter, réparer et conduire des vaisseaux à vapeur.

La haute sollicitude du gouvernement doit se manifester pour encourager l'organisation des associations parfaites.

De véritables associations doivent se constituer librement dans les localités, et se composer de propriétaires et de capitalistes intéressés à l'exécution des travaux, et appelés à obtenir des bénéfices indirects, par l'accroissement de la valeur de leurs domaines, dans le cas même où les chemins de fer ne rendraient que de faibles revenus.

Personne ne contestera que de véritables associations de propriétaires ne soient, sous tous les rapports, préférables à l'intervention quelconque du gouvernement, et aux compagnies de financiers spéculateurs privilégiés; mais on prétendra que le crédit et que l'esprit d'association n'existent pas en France, et qu'on ne trouverait pas d'associations assez riches et assez hardies pour soumissionner des entreprises.

Ces réflexions sont fondées, si le gouvernement persiste à ne vouloir concéder, même au début, que des entreprises d'une longueur et d'une dépense démesurées; s'il impose des conditions inadmissibles; et s'il laisse à l'administration la faculté de repousser, par système et par antipathie, toutes les associations véritables.

Il suffirait au gouvernement, pour assurer l'organisation de compagnies respectables, qui soumissionneraient à leurs frais et périls toutes les lignes utiles réclamées par le pays, d'accorder également à chacune des encouragements et les avantages qu'exigent des circonstances particulières très-défavorables, le discrédit actuel presque général, et la rareté des capitaux dans les campagnes de nos départements éloignés et sacrifiés.

Nous avons la conviction qu'en prêtant à chaque compagnie de canaux et de chemins de fer, 600,000 fr. par lieue, sans intérêt pendant douze ans, et avec intérêt de 3 p. o/o, et 1 p. o/o d'amortissement pendant trente-sept ans, le gouvernement recevrait les soumissions d'un grand nombre d'associations, et retirerait par les impôts plus qu'il n'avancerait par des prêts.

Mais au lieu de prescrire des lignes de cent lieues, il devrait au contraire fixer d'abord la longueur maximum de chaque concession à qua-

rante lieues. Les compagnies concessionnaires de fractions de grandes lignes, s'entendraient, après l'achèvement des ouvrages, comme en Angleterre où l'on parcourt une ligne de cent lieues appartenant à cinq compagnies différentes, sans changer de voiture, et sans interruption dans le service.

Mais les mesures, pour être efficaces, devraient être prises immédiatement, afin de donner aux associations le temps de s'organiser, de présenter et de faire approuver leurs projets et leurs soumissions avant la fin de la session.

Le gouvernement, en persistant dans sa résolution ancienne, de tout réserver exclusivement aux compagnies organisées dans la capitale, de tout refuser aux associations des départements, empêcherait l'établissement d'un réseau complet de canaux et de chemins de fer dans un prochain avenir, et ferait renaître les haines des provinces contre la capitale et tous les dangers des divisions intestines.

Nous avons rappelé souvent les miracles des associations créant des chemins de fer, des canaux, des docks, des bataux à vapeur, sans accroître les charges publiques, sachant conquérir, coloniser et civiliser des mondes nouveaux, développant surtout à l'intérieur la prospérité générale, par l'aisance croissante des classes ouvrières plus occupées et mieux rétribuées.

Nous avons montré que leur intervention n'est possible que sous la protection de lois tutélaires, prévoyantes et inviolables.

Ces lois manquent à la France, ou plutôt les actes administratifs soumettent les compagnies à l'arbitraire, à des arrêts de mort, à l'expropriation, à la confiscation de leurs travaux.

L'opinion répandue, que l'administration absolue des travaux publics repousse les compagnies pour se réserver la direction exclusive des entreprises, est fondée sur les clauses exorbitantes et inexécutables des cahiers des charges. Les associations ne sauraient naître et fleurir sous l'empire du pouvoir absolu; les plus hardies succombent, et les autres, plus prévoyantes, se retirent avant de contracter.

Avec la législation actuelle des travaux publics, on doit renoncer à l'espérance d'obtenir le concours des associations, et les bienfaits des prodiges qu'elles seules peuvent enfanter.

L'éloignement des propriétaires et des capitalistes à entrer dans des associations, est un avertissement important donné à l'administration qu'elle n'inspire pas de confiance ; que son autorité, étant absolue, l'expose elle-même à tous les écarts de l'arbitraire dont les compagnies sont victimes.

Puisque le concours des associations est indispensable pour réaliser des améliorations nécessaires à la sécurité, aux prospérités et à la grandeur du pays, et puisque la législation actuelle les repousse, il est très-urgent de modifier les cahiers des charges. Tout commande d'adopter les clauses de haute sagesse introduites dans les édits de concession des canaux de France au XVII[e] siècle, et admises comme lois fondamentales dans les actes du parlement d'Angleterre ou des États-Unis.

Le gouvernement, s'il veut entrer dans cette voie féconde, selon les conseils de tous les économistes spéciaux et expérimentés, et selon les vœux de la France, doit préalablement réformer les traités des compagnies anciennes, et accorder des concessions perpétuelles à toutes celles qui ont encore plus de cinquante années de jouissance.

On conçoit les motifs des concessions temporaires, dans le cas où le gouvernement d'un grand État, après de longs et stériles travaux et d'immenses sacrifices, reconnaît son impuissance de conduire à terme une grande entreprise, il la concède alors à une compagnie exécutante pour la terminer et en jouir pendant un temps fixé. Mais lorsque la compagnie concessionnaire a payé de ses deniers les terrains et les travaux, prétendre l'exproprier, la dépouiller de la propriété, dans soixante ans, dans quatre-vingt-dix-neuf même, est une injustice et surtout une faute administrative et politique. On repousse les compagnies nouvelles par la menace de confiscation écrite dans chaque clause des cahiers des charges, et on prive le pays des bénéfices incalculables de leur intervention.

La déclaration du principe que les concessions de canaux et de chemins de fer sont et seront données à perpétuité, en toute propriété incommutable, est commandée par tous les intérêts nationaux.

CHAPITRE XXXVI.

MOTIFS A L'APPUI DES PROPOSITIONS LÉGISLATIVES.

La centralisation administrative excessive, qui surgit aux époques de la dissolution des empires, usurpe les droits et les libertés des provinces, et se fortifie par les malheurs publics pendant les convulsions politiques qu'elle provoque incessamment.

Née, en France, sous la vieillesse désastreuse du grand roi, elle s'est développée à une époque plus funeste encore, celle de la régence pendant la minorité de son successeur. Enfin elle s'est élevée pendant nos cinquante années de révolution, et surtout depuis 1830, aux dernières limites de l'exagération.

La centralisation administrative pouvant enrégimenter et payer six cent quarante mille agents ou soldats, et disposer de toutes les ressources du pays en hommes et en argent, règle par sa puissance absolue les destinées du pays; par elle le gouvernement peut opprimer au dedans, attaquer les États voisins, entreprendre des expéditions aventureuses, des travaux gigantesques et également ruineux. Par l'abus de cette autorité sans limite, le gouvernement exagère les impôts, le nombre des troupes réglées; il provoque au dedans les séditions, au dehors les coalitions, et tombe à la fin par un suicide, ou sous les attaques d'ennemis sans nombre.

Telles furent la fin et les causes des bouleversements dont nous avons été témoins et la France presque entière toujours victime.

Armés d'une centralisation administrative absolue, Louis XIV, la convention, le directoire, Napoléon, etc., ont eu la faculté et presque tous le malheur de proscrire des centaines de mille familles, de faire parcourir l'Europe par leurs armées victorieuses; de décimer les populations par la guerre, les fortunes par les impôts. Par une conséquence inévitable tous léguèrent à leurs neveux la proscription qu'ils exercèrent contre leurs

ennemis; tous ont donné l'exemple fidèlement suivi de l'usurpation des libertés publiques.

L'abandon des armées et des finances à la discrétion d'une centralisation administrative absolue, ne conduit donc qu'aux plus funestes résultats; au dedans, l'exagération des impôts, des rigueurs de perception, du nombre de troupes réglées; la désaffection et le mécontentement; au dehors des expéditions aventureuses et ruineuses, des coalitions, et plus tard des invasions provoquées par les dissensions intestines.

La centralisation administrative absolue peut être comparée, dans sa puissance et ses destinées, à une flotte immense, invincible, détruisant dans les combats les flottes ennemies, mais avançant toujours dans des mers lointaines et sans fond où elle ne peut jeter l'ancre en face de côtes ennemies, et sans ports; elle doit périr par une tempête, comme la grande armada, et laisser de même sans défense le pays épuisé par un siècle de sacrifices.

En regard des calamités préparées par une centralisation absolue qui veut tout entreprendre, réglementer, dominer, usurper, et se montre toujours impuissante et funeste, nous avons présenté le tableau des prospérités et des prodiges dus au génie des associations conviées, encouragées et chargées de toutes les entreprises publiques.

Les compagnies et les administrations indépendantes ont créé, en France, dès le XVII^{e} siècle, les premiers et les plus beaux canaux d'Europe. Elles ont ouvert des routes nombreuses et admirables. Elles ont conquis et civilisé des colonies. Les Pays-Bas doivent aux associations les canaux, les ports, les richesses et la puissance de ce royaume.

En Angleterre et aux États-Unis, les compagnies ont aussi exécuté les canaux, les chemins de fer, les docks, les bateaux à vapeur; elles ont développé dans ces empires une prospérité et une puissance prodigieuses, et leur promettent encore un avenir plus glorieux.

En Suisse, une administration locale, paternelle, indépendante, et des associations instituées à perpétuité exécutent, presque sans dépense, des améliorations productives, utiles, et de toute dénomination.

Chaque canton suisse a des arsenaux remplis, des troupes nationales, habillées, armées, exercées; des écoles; des officiers instruits, et les dé-

penses annuelles générales et totales d'une armée prête à marcher de soixante et un mille hommes, et d'une milice de cent vingt-deux mille hommes, ne coûtent, par an, à la confédération que deux cent soixante-huit mille francs de France. Cependant la Suisse, par l'extrême économie apportée dans les dépenses administratives et militaires, est le pays le plus prospère d'Europe, celui où la population est plus aisée et plus instruite; c'est aussi l'État dont le territoire s'est relativement le plus accru, depuis quatre siècles, par l'adjonction des territoires appartenant autrefois aux empires voisins, considérés comme les plus puissants du continent.

L'institution des associations est indispensable à la France; mais leur concours est repoussé par la centralisation administrative qui regarde la concession d'une entreprise à une compagnie comme une usurpation de ses attributions discrétionnaires.

Avec la centralisation administrative et sans les associations, quinze cents cantons du royaume resteraient condamnés au sort des anciennes provinces conquises, mais dépouillées des franchises garanties par les traités. Ils payeraient toujours, et pour des améliorations éloignées qui leur seraient peu profitables, sinon nuisibles. Les populations de ces cantons, de plus en plus imposées, divisées, mécontentes, se précipiteraient avec frénésie dans les premières nouveautés, entraînées par le sentiment de la souffrance et par des illusions toujours trompeuses.

La centralisation, disposant des forces et des revenus du royaume, d'un demi-million d'agents, et de douze cents millions, est beaucoup plus puissante que le gouvernement, que les délégués du pays, et que le pays lui même; elle a su faire repousser et rejeter les réformes dans toutes les branches des services publiques.

Les prospérités nouvelles du royaume ne peuvent être obtenues et reconquises qu'en reconstituant les associations, pour les entreprises publiques, par une législation d'une haute sagesse, et qui justifie l'expérience séculaire des peuples les mieux réglés.

Cette législation doit reconnaître et accorder aux associations l'indépendance, la perpétuité; elle doit les garantir de l'arbitraire dans le présent et l'avenir; elle doit les incorporer dans la classe et dans les droits inviolables des propriétaires fonciers; elle doit enfin accorder aux asso-

ciations des encouragements tels, qu'elles puissent vaincre les préjugés et les justes défiances, et supporter les pertes qu'occasionnent les autres monopoles conservés.

Avec cette protection solennelle du gouvernement, les Français montreront bientôt que leur caractère généreux est la qualité fondamentale du génie des associations. En peu d'années les plus entreprenants doteront le pays des améliorations les plus importantes.

CHAPITRE XXXVII.

PROPOSITIONS LÉGISLATIVES.

1° Il sera créé, par le ministre des travaux publics, une commission permanente d'enquêtes, composée de trois publicistes et de douze ingénieurs des ponts et chaussées choisis parmi les ingénieurs en retraite, en disponibilité ou en activité, mais détachés du service administratif des ponts et chaussées.

Cette commission d'enquêtes sera chargée de recevoir les projets des compagnies; de les soumettre aux enquêtes dans les communes traversées; de dresser les projets de traité; de les présenter et de les discuter dans les commissions des Chambres, nommées pour les examiner, et faire des rapports.

2° Chaque compagnie, qui aura dressé un projet de canal ou de chemin de fer, et voudra en obtenir la concession, devra remplir les formalités prescrites pour la présentation des demandes de brevet d'invention. Le récépissé des projets, délivré par le ministre, conférera les mêmes droits que les reçus des dépôts des pièces du brevet signés par les préfets.

3° Dans le cas où plusieurs projets en concurrence seraient proposés, la priorité de présentation ne conférerait d'autres droits qu'à une indemnité

plus forte à payer par la compagnie préférée, et dont le montant serait déterminé par le ministre, sur l'avis préalable de la commission d'enquête.

4° Le ministre enverra aux enquêtes, dans le délai d'un mois, les projets de canaux et de chemins de fer, qui lui auront été soumis, et il fixera à un mois la durée des enquêtes qui n'auront lieu que dans les communes traversées par la ligne du projet.

5° Le ministre présentera à l'approbation des Chambres, les projets, après enquêtes, lorsqu'un conseil général de département, ou la majorité des communes traversées, en réclameront l'exécution; et lorsque les autres clauses imposées à toutes les associations auront été remplies; savoir : des souscriptions pour un quart du montant de l'entreprise, signées par des habitants, électeurs ou éligibles, ou garanties par le dépôt fait, chez un notaire, du vingtième de la souscription par des habitants étrangers aux départements traversés.

6° Le gouvernement accordera, à toute compagnie soumissionnaire d'un canal ou d'un chemin de fer de moins de trente lieues de longueur, un prêt de 600,000 francs par lieue, sans intérêt pendant douze ans, et avec intérêt de 3 p. o/o et 1 p. o/o d'amortissement pendant trente-six ans. Les fonds prêtés par l'État seront avancés à raison de moitié des dépenses faites par la compagnie.

7° En cas de non-achèvement de l'entreprise par l'association, le gouvernement la mettra en adjudication, réservera ses droits, et rendra à la compagnie évincée le montant de l'adjudication après déduction de la somme avancée par le trésor.

8° Les concessions de canaux et de chemins de fer seront données en toute propriété incommutable et à perpétuité.

9° Les compagnies concessionnaires ne payeront que le droit fixe d'un franc pour tous droits de timbre et d'enregistrement, pour chaque acte d'achat de propriété, de traité de sociétés, et de marchés passés avec des contractants, fournisseurs, etc.

10° Les terrains du canal ou chemin de fer, et les maisons d'habitation des agents et préposés seront affranchis de tout impôt public et de taxe locale.

11° Les administrateurs, directeurs, ingénieurs seront affranchis de tout droit de patente ou autres charges publiques.

12° Les ingénieurs et mécaniciens attachés à chaque compagnie, et comptés à raison de *un par lieue*, seront exempts du service militaire pendant la paix; en cas de guerre, la moitié de ces employés seront mis à la disposition des ministres de la guerre et de la marine.

13° Les compagnies de canaux et de chemins de fer seront affranchies de l'impôt du dixième sur les prix de transport des personnes et des marchandises.

14° En cas de guerre, les compagnies seront tenues de transporter de préférence les soldats et les approvisionnements militaires, et les dépenses réglées par les tarifs seront portées en déduction des sommes à payer par le gouvernement au trésor.

15° Les compagnies réserveront une voiture spéciale pour le transport des dépêches et des facteurs de la poste, et le montant des frais à rembourser sera réglé par l'acte de concession.

16° Toutes les actions des compagnies seront nominales, et les noms des premiers souscripteurs et fondateurs de l'entreprise seront inscrits dans les actes de la loi de concession.

17° Tout actionnaire inscrit dans les actes annexés à la loi, qui aura vingt mille francs d'action sera électeur, et, s'il a un intérêt primitif de cent mille francs, il sera éligible pendant le temps qu'il conservera ces actions.

18° Chaque compagnie sera tenue de s'adjoindre comme conseil un ingénieur des ponts et chaussées, de son choix, qui aura le titre et au moins les appointements d'ingénieur en chef directeur des travaux de l'entreprise. La compagnie aura le libre choix de cet ingénieur avec son agrément, et ne sera pas assujettie à se conformer à ses avis et projets, si elle juge d'autres conseils meilleurs.

19° Pour la garantie des intérêts du pays et des actionnaires, le ministre des travaux publics ne pourra choisir, pour commissaire du gouvernement attaché à la compagnie, qu'un ingénieur des ponts et chaussées.

20° Les tarifs de tous les chemins de fer, pour le transport des per-

sonnes et des marchandises, seront réglés, comme maximum, conformément aux tarifs du chemin de fer de Londres à Liverpool.

21° Tout actionnaire primitif inscrit dans les actes de la loi de concession, aura droit, sans frais, à de grandes lettres de naturalisation, aussitôt après l'ouverture du chemin de fer, s'il est possesseur de trois cent mille francs d'actions, où s'il a été, dès l'origine et sans interruption, administrateur du chemin de fer.

Les Français, dans ces deux cas, pourront être nommés pairs de France, comme les présidents des conseils généraux et les membres de l'Institut.

22° Les agents et ouvriers étrangers, employés depuis l'ouverture des travaux, jusqu'à l'époque de leur achèvement, auront également droit, sans frais, à des lettres de simple naturalisation.

23° Les actions sur les canaux et les chemins de fer seront incessibles comme les rentes sur l'État, et affranchis de même de toute taxe et de tout impôt quelconque.

Espérons qu'un ministre des travaux publics, grand jurisconsulte, saura affranchir le pays de la dictature des bureaux, source des calamités publiques, et dotera la France d'une législation qu'on doit considérer par ses immenses résultats comme l'un des principaux buts des glorieux efforts d'un grand peuple, vainqueur pendant vingt ans de tous les souverains, et maintenant dominé et asservi par une centaine de commis qui ont préparé et réalisé les désastres des convulsions politiques.

La France, élevée au XVII[e] siècle par Henri IV et Sully, au plus haut degré de puissance, ne peut consentir à descendre au-dessous du rang des nations qu'elle a vaincues. Elle ne peut se résigner à des sacrifices sans gloire pour l'unique profit de quelques commis qui ont usurpé ses droits, et exploitent nos provinces épuisées comme des conquérants impitoyables et insatiables de vengeance.

Le ministre comprendra qu'il est injuste, impossible et dès lors dangereux de demander 600 millions par an, plus que tous les produits nets du sol à la moitié de la France, aux quinze cents cantons les plus pauvres, les plus délaissés, qui n'ont ni canaux, ni chemins de fer, ni chemins vicinaux praticables, ni places de guerre, ni arsenaux; qui sont

réduits à vivre des aliments les plus grossiers pour acquitter les charges publiques; à ces quinze cents cantons qui fournissent, chaque année, l'élite de leur jeunesse pour de tels résultats, et qu'on voudrait encore accabler de nouvelles contributions pour entreprendre au loin des ouvrages de luxe dont ils ne profiteront jamais.

Prétendre continuer et perpétuer un tel système, c'est appeler sur la France des divisions intestines, des convulsions périodiques, à la fois destructives de tout avenir national.

CHAPITRES SUPPLÉMENTAIRES [1].

CHAPITRE XXXVIII.

LES CHEMINS DE FER EN FRANCE ET LES AUTRES ENTREPRISES PUBLIQUES EXÉCUTÉES PAR L'ÉTAT OCCASIONNERAIENT LA MISÈRE DES DÉPARTEMENTS AGRICOLES, LA RUINE DES FINANCES, L'AFFAIBLISSEMENT DE LA PUISSANCE DU GOUVERNEMENT REPRÉSENTATIF ET DE LA FRANCE.

La plupart des malheurs de la France depuis des siècles ayant eu pour causes le désordre des finances, des dépenses exagérées, des impôts excessifs, nous n'hésitons pas à revenir sans cesse sur la question importante du mode d'exécution des travaux publics, parce que de sa solution, dépendra, dans nos convictions, l'avenir des finances et du royaume.

Quelques simples calculs montreront qu'il y a injustice et danger imminent d'entreprendre les chemins de fer au compte de l'Etat, et que cependant, d'après le calcul des probabilités, cette détermination désastreuse est pour ainsi dire forcée.

Quatre-vingt-six départements nomment quatre cent cinquante-huit députés. Mais les quarante départements les plus riches, qui possèdent presque exclusivement les ports, les canaux, les grandes villes de manufactures et de commerce, et jouissent seuls des bénéfices de la marine, des colonies, et du mouvement commercial de 1800 millions, ont obtenu deux cent soixante-douze députés; c'est-à-dire les deux tiers de la représentation nationale. Par cette immense majorité, ils se sont donnés tous

(1) Des journaux ayant proposé, comme modèle à suivre en France, le système adopté en Autriche d'exécution des chemins de fer par l'État, nous avons dû ajouter quelques chapitres aux précédents pour montrer les inconvénients de ce système.

les monopoles, et ils exploitent les quarante-six départements agricoles comme des provinces conquises.

Telle est même la fascination et l'influence des droits usurpés, qu'ils les considèrent comme acquis et s'en servent pour les étendre sans cesse et sans limites.

Ces 272 membres peuvent, à leur gré, renverser les ministres, ou leur imposer leur volonté et en obtenir par sollicitation ou par la toute-puissance du nombre, tous les priviléges nouveaux qu'ils souhaitent dans leurs ambitions croissantes en faveur de leurs localités.

Les quarante départements privilégiés se sont attribué surtout le monopole de l'instruction publique et toutes ses conséquences : par là ils jouissent du privilége immense de donner une éducation gratuite à la jeunesse, de fournir la presque totalité des hauts fonctionnaires civils, militaires et judiciaires de France; de sorte que les quarante-six départements agricoles sont administrés, jugés, commandés, et souvent même représentés par des hommes pris dans les grandes villes commerçantes ou manufacturières, ou dotées de colléges royaux.

Sous l'influence de cette organisation, contraire à la Charte et à tous les principes des gouvernements bien réglés, on comprend que les délégués des départements commerçants et de monopoles doivent vouloir que l'État prenne à sa charge les dépenses et les risques de toutes les entreprises publiques, parce qu'ils ont acquis la certitude, par une longue expérience, que leurs contrées recevraient plus qu'elles ne payeraient.

Ainsi, lorsqu'on a reconnu, trop tard, et après avoir longtemps repoussé les avertissements des ingénieurs, que la France devait encourager la construction des bateaux à vapeur par des associations, les députés des grands ports, des principales villes de commerce, ont signé la demande collective de l'entreprise, par l'État, des vaisseaux à vapeur; et par leur majorité dans la Chambre, ont imposé cette résolution au ministère.

La dépense première de ces vaisseaux, évaluée 18 millions, en coûtera 56, et les frais d'exploitation annuels, estimés 3 millions, s'élèveront à 17 millions, dont les 46 départements agricoles payeront moitié, sans en profiter même indirectement; et par ce système, la France n'aura pas une marine à vapeur suffisante.

Il en sera de même des 352,070,000 francs de fonds extraordinaires votés par la loi du 17 mai 1837; 300 millions sont réservés aux quarante départements privilégiés, et les 50 autres millions seulement seront dépensés dans les quarante-six départements agricoles appelés à payer 166 millions ou moitié de la somme totale.

On voudrait encore appliquer le même système aux dépenses de chemins de fer. Cependant les lignes projetées, devant desservir seulement les contrées et les villes les plus riches, sont tracées de la capitale aux ports, et ne seront principalement profitables qu'aux villes de monopole. Comme les tarifs seront très-bas, les intérêts ne seront pas remboursés par les produits; en sorte que les frais de transport des voyageurs commerçants et de leurs marchandises retomberont en grande partie à la charge des habitants des campagnes éloignées qui seront d'ailleurs plutôt lésés que favorisés par ces chemins.

Le ministère, en adoptant le système d'exécution des entreprises par l'État, se met à la discrétion des majorités de monopole, composées des députations des départements riches et privilégiés; il se trouve entraîné à exagérer, outre mesure, les impôts des départements seulement agricoles, et enfin à ruiner les finances de l'État. Il affaiblit surtout la puissance nationale par les divisions qu'il fait surgir entre les populations délaissées, épuisées, et les villes hautement et exclusivement favorisées.

On peut citer un grand nombre de faits qui attestent de même que les députations des quarante départements industriels exploitent les quarante-six départements agricoles.

Par exemple, on établit, avec raison, dans chaque budget des ministres, un fonds commun destiné à venir au secours des contrées et des populations les plus malheureuses. Il n'est personne, sans doute, qui n'applaudisse à cette pensée philanthropique d'une grande nation généreuse. Mais, dans la pratique, il arrive précisément le contraire des prévisions des législateurs. Les députations des quarante départements commerçants et préférés obtiennent, dans tous les ministères, la presque totalité du fonds commun, qui n'est, en réalité, qu'une prime en faveur des pays riches et qu'un impôt de plus pour les quarante-six départements agricoles.

Autre exemple. Le ministère actuel considérant les priviléges de qua-

rante départements comme des droits acquis, s'est conformé aux précédents, en composant des commissions spéciales appelées à donner des avis sur les questions d'un grand intérêt agricole et national.

Il a désigné, dans les grandes villes des quarante départements commerçants, soixante-quinze membres choisis parmi les dix mille principaux commerçants.

Il a également nommé une commission de soixante-quinze manufacturiers, pris parmi les quarante mille manufacturiers appartenant à ces mêmes départements.

Enfin, il a formé une troisième commission d'agriculture de soixante-quinze membres qui appartiennent encore en majorité à ces mêmes départements commerçants et les plus riches.

En sorte que les 30 millions d'habitants des campagnes ne comptent pas trente véritables représentants des intérêts de l'agriculture dans les trois commissions réunies de deux cent quinze membres appelés à donner des avis sur les plus grands intérêts de l'agriculture, et subiront les lois proposées par des intérêts rivaux et contraires.

Autre exemple. Le gouvernement, voulant exécuter les entreprises au compte des contribuables, dépense moitié en sus, souvent le double de ses prévisions ; il commence toujours sans pouvoir finir; il emprunte des capitalistes des grandes villes qui retirent tous les profits des travaux, reçoivent 4 et 4 $\frac{1}{2}$ p. o/o de leurs fonds, outre les primes, et sans payer d'impôts directs; tandis que les agriculteurs des campagnes, soumis à tous les impôts ordinaires et extraordinaires, obtiennent à peine 2 p. o/o net de leurs domaines cultivés avec beaucoup de fatigue et d'économie.

Ce n'est point par une semblable organisation administrative que la France, au XVII^{e} siècle, et aux époques de sa plus grande gloire, que les Pays-Bas, aux institutions parfaites, au gouvernement paternel, que les États-Unis et que l'Angleterre surtout sont parvenus à une prospérité et à une puissance extraordinaires.

Dans ces divers États, comme autrefois en France, chaque ville, chaque province est appelée directement à voter, à payer, et à diriger les améliorations intérieures, sous la haute et tutélaire surveillance du gouvernement.

Louis XIV déléguait aux autorités de Dunkerque, de Marseille, de Lorient, etc., les produits des droits de tonnage, de pilotage, et les dépenses des travaux; et les commerçants de ces ports entretenaient des flottes qui luttaient souvent avec succès, toujours avec gloire contre l'Angleterre. De même, dans les Pays-Bas, aux États-Unis, et en Angleterre, on n'impose point les cultivateurs ni les habitants des comtés intérieurs pour acquitter les dépenses considérables des nombreux docks des grands ports d'Amsterdam, de Liverpool, de Bristol, de New-York, de la Nouvelle-Orléans, ou des beaux canaux des Pays-Bas et des chemins de fer qui sillonnent l'Angleterre, les États-Unis, etc.

Dans ces gouvernements représentatifs bien réglés, chaque ouvrage doit être payé par les revenus prélevés librement sur la portion du public qui profite des avantages, et par cette raison des compagnies sont exclusivement chargées de la construction des docks, des canaux, des chemins de fer, des vaisseaux à vapeur, et de la colonisation des possessions nouvelles.

Lorsque des associations ne soumissionnent pas les travaux proposés, tout avertit qu'ils ne seraient pas productifs, et qu'il ne faut pas encore les entreprendre.

En France, la centralisation administrative ayant créé des monopoles sans nombre au profit des grandes villes de quarante départements dont les députations, composées des hommes les plus influents, réunissent les trois cinquièmes des voix de la Chambre, s'est toujours soutenue et accrue par les changements des ministres, œuvres de cette majorité compacte. Les quarante-six départements agricoles, victimes du système, ne pourront s'émanciper et échapper à cette condition exceptionnelle, que par une espèce de prodige; il faudrait, pour les arracher à cette oppression, les hautes lumières, le dévouement courageux, et une volonté inflexible d'un ministre législateur comme Sully.

Ce ministre ferait comprendre aux députés des quarante départements privilégiés que le système des entreprises par l'État, devant conduire à la ruine des finances, à des convulsions politiques, et à des guerres malheureuses, est par cela même plus désastreux pour les départements plus riches, et plus exposés aux dangers du dedans et du dehors,

que les quarante-six départements agricoles. Il obtiendrait par leur concours une organisation équitable, féconde, également favorable aux divers arrondissements d'une grande nation, dès lors plus unie et plus formidable.

Les malheurs de la France, depuis huit siècles, et surtout depuis cinquante ans, ont été les résultats d'une puissance administrative trop absolue, des états-généraux trop serviles, qui ont permis des expéditions aventureuses sur tous les points du globe, et au dedans des travaux gigantesques et improductifs.

Nous marchons dans cette même voie périlleuse, aux applaudissements insultants de nos éternels rivaux; les entreprises, par l'État, des canaux, des chemins de fer, de la colonisation de l'Algérie, entraînent dans des dépenses croissantes et sans résultats, et sont les principales causes de l'exagération des impôts, des rigueurs de perception, des troubles intérieurs. En continuant le présent, nous appellerons sur le pays, dans un prochain avenir, des malheurs plus grands que ceux des derniers siècles.

La centralisation administrative, en réponse à ces sinistres prédictions renouvelées chaque jour par nos plus grands hommes d'État, se borne à reproduire les objections souvent combattues dans cet écrit: les Français, assure-t-elle, n'ont pas l'esprit d'association; on a offert aux compagnies la concession de canaux, de chemins de fer, de vaisseaux à vapeur, et elles ont ou refusé, ou proposé des clauses exagérées. Nous avons constaté que les conditions imposées à ces associations étaient inadmissibles; en les acceptant, elles auraient signé leur ruine.

En accordant aux compagnies des conditions justes et protectrices, les capitalistes et entrepreneurs de tous les pays viendraient apporter leurs fonds et leurs capacités, plutôt en France qu'aux États-Unis, par exemple, où il n'y avait, en 1800, ni ingénieurs, ni usines à fer, ni capitaux; et où des étrangers conviés sont venus entreprendre et heureusement exécuter un grand nombre de canaux et de chemins de fer avec des fonds étrangers.

Le ministère peut donc certainement obtenir des associations pour toutes les entreprises; mais s'il persiste à prétendre tout exécuter lui-même aux frais des contribuables, la France payera des sommes immenses; elle ne se réservera pas des ressources pour le cas de guerre; elle suspendra à la première crise financière les ouvrages commencés, et elle n'obtiendra

un système complet de canaux et de chemins de fer qu'avec l'intervention des associations et sans retirer aucun profit de tous les sacrifices antérieurs, et dans un tempe si éloigné, que la génération actuelle qui aura payé tous les frais n'en retirera aucun avantage.

CHAPITRE XXXIX.

DANGEREUSE PROPOSITION DE SUIVRE, EN FRANCE, L'EXEMPLE DONNÉ PAR L'AUTRICHE D'EXÉCUTER LES CHEMINS DE FER AUX FRAIS DE L'ÉTAT.

On sait que le but principal d'un bon gouvernement représentatif est d'assurer l'aisance et la prospérité des classes laborieuses, par l'emploi le plus intelligent et le plus équitable des impôts publics; et il est reconnu que les associations, seules capables de procurer ces résultats, ne sont possibles que dans les empires libres et parfaitement réglés.

En Autriche, la plupart des provinces ont, il est vrai, plus de franchises, et une administration réellement représentative et plus indépendante qu'en France; mais le pouvoir gouvernemental étant moins limité, des traités ne sauraient y donner les mêmes garanties que dans les Pays-Bas, l'Angleterre, les États-Unis, et dès lors les associations n'y ont pas autant de sécurité, de hardiesse et de ressources.

En Autriche, comme en France, les premières concessions de chemins de fer ont été données à des financiers étrangers aux connaissances spéciales indispensables; ces riches et hardis spéculateurs, sans connaître le montant des dépenses et des frais d'exploitation, avaient compté sur l'empressement et l'engouement du public à se rendre actionnaire, et à leur procurer d'immédiats et énormes bénéfices. Dans leurs illusions, ils avaient accepté, en Autriche, des clauses onéreuses, les droits de rachat, et diverses autres charges moins exorbitantes qu'en France, mais

encore très-funestes. Plusieurs de ces financiers abusés ont failli, d'autres ont seulement perdu des sommes considérables.

Le souverain, dans sa sollicitude auguste et paternelle, a voulu sauver tant d'intérêts engagés à la légère, et s'est mis aux lieux et places des compagnies, avec leur adhésion et sur leurs vives instances.

Mais une haute pensée, nationale en Allemagne, conseillée par l'Angleterre, en haine de la France, dominait la question. Il faut aux puissances d'Europe, toujours alliées contre la France, il faut à la Grande-Bretagne, l'âme de toutes les ligues, une voie de chemins de fer continue de la Manche à la Méditerranée, et destinée à établir une communication prompte et sûre, pendant la guerre, entre Londres, la Méditerranée et les Indes, par l'Allemagne et l'Égypte, et en évitant la France.

Mais, sur la direction la plus directe et la plus courte entre Londres et Trieste par l'Allemagne, est placée une nation, faible en nombre, mais puissante par ses belles institutions et son caractère énergique, et gouvernée par un souverain belliqueux. L'Angleterre doit à cette nation des défaites, sa dynastie, de belles colonies, les premiers et les meilleurs exemples de manufactures, de commerce, d'organisation intérieure, de colonisation et d'associations. L'Angleterre a reconnu l'impossibilité d'abuser et de dompter la brave et digne nation hollandaise; elle a cherché une autre route en Allemagne; elle a choisi la Prusse, qu'elle essaye de séduire et d'intéresser dans ses vastes projets.

L'Autriche, depuis des siècles tout anglaise, veut hâter, par l'emploi de toutes ses ressources, l'exécution des grandes lignes de chemins de fer s'étendant de Trieste à Vienne, à Hambourg, et sur divers points de la mer du Nord appartenant à la Prusse. Elle se montre donc encore fidèle dynaste de l'Angleterre; en réalisant le vaste projet politique de son alliée protectrice. Alors les États d'Allemagne, unis par un grand réseau de chemins de fer, se défendront plus facilement des invasions de la Russie, agiront spontanément sur leurs voisins d'Occident; et l'Angleterre, procédant à la conquête de la grande route des Indes par la Méditerranée, contribuera à enrichir les villes d'Allemagne desservies par un chemin de fer exécuté en dehors de la France et à son détriment.

Ces considérations, sans doute, doivent déterminer l'exécution, dans le

plus court délai, d'un grand réseau de chemins de fer en France ; mais ce n'est point par des lignes seulement, allant du centre aux extrémités qu'on le rendra efficace ; il faut les compléter par d'autres lignes longeant les frontières, et unissant entre elles les places de guerre.

C'est moins encore en constituant un gouvernement absolu, en annulant la Chambre des députés, comme le souhaitent quelques partisans avoués d'un pouvoir sans limite, qu'on arriverait à créer un ensemble complet de lignes de chemins de fer.

En proposant de suivre l'exemple de l'Autriche, on ne tient pas compte de beaucoup de circonstances importantes.

En Autriche, les dettes et les impôts ne s'élèvent pas au quart des dettes et des contributions de la France. Le pays, sans être surchargé de taxes nouvelles, peut donc employer des sommes considérables aux entreprises de chemins de fer. L'Angleterre a promis son appui, sinon son concours, à ces améliorations plus utiles encore à l'Angleterre qu'à l'Allemagne.

L'Autriche, qui n'a ni canaux ni fleuves d'une navigation facile, exécutera tout à la fois des lignes de défense favorables au commerce intérieur et maritime. Le souverain payera la plus grande partie de la dépense par des économies sur l'armée et par l'emploi des troupes.

D'ailleurs, reconnaissons la haute sagesse qui a dicté les décisions du gouvernement de l'empire d'Autriche.

La commission chargée de la direction des chemins de fer est composée des premiers personnages de l'État. Cette commission ne sera soumise à aucun contrôle de la part des autres autorités administratives ; tous les fonctionnaires ont reçu l'injonction de seconder la commission dans ses travaux, et de proposer, dans les divers services publics, les réductions qui leur paraîtront nécessaires pour que l'État puisse procéder de la manière la plus avantageuse à la réalisation d'une entreprise qui est destinée à féconder les fabriques et l'agriculture de toute la monarchie, et à la doter du commerce d'Orient, sans augmenter les impôts.

Ainsi, l'Autriche veut réaliser de grandes économies sur l'armée et sur les dépenses publiques pour les employer aux travaux des chemins de fer, et l'empereur a adressé des lettres *autographes* au baron de Kubeck, président de la commission, et au président du conseil aulique de guerre,

pour leur recommander de coopérer, de tous leurs efforts, à la réalisation de ces entreprises si importantes à la monarchie.

En même temps, des ingénieurs et de grands capitalistes de Londres proposent en Allemagne d'exécuter des chemins de fer dans un intérêt anglais, et en assureront l'achèvement dans un prochain avenir.

On comprend maintenant la facilité, la certitude, la promptitude d'exécution des chemins de fer de l'Autriche et de l'Allemagne, dont toutes les autorités soumises à une seule volonté devront concourir au succès, et on conçoit l'accueil favorable fait aux décisions de l'empereur par les populations appelées à jouir et non à payer, puisque les travaux exécutés par les soldats seront acquittés au moyen des économies obtenues sur les dépenses publiques.

Mais en France, où la discussion des projets et des travaux entre le génie militaire et les ponts et chaussées, entre les ingénieurs des ponts et chaussées, entre les populations rivales, ont duré trente années à Besançon, pour le passage du canal du Rhin au Rhône ; soixante ans pour le bief de partage du canal de Saint-Quentin, cent vingt ans pour le bief de partage du canal de Bourgogne, etc.; en France où les impôts sont élevés aux dernières limites, peut-on espérer une aussi prompte et heureuse exécution des chemins de fer? En France, où ces entreprises seront livrées aux incertitudes, aux lenteurs, aux débats des bureaux et aux influences des députations qui s'agitent pour obtenir des directions différentes et même entièrement contraires!

Le choix est donc à faire entre l'affaiblissement du gouvernement représentatif, avec réduction de la plus grande partie des dépenses et des impôts, et l'adoption des associations complètes, perpétuelles comme dans les Pays-Bas, l'Angleterre et les États-Unis, et surtout en France au XVII^{e} siècle.

Dans l'isolement actuel de la France, et en regard de coalitions des souverains longtemps ennemis, et de l'envahissement des colonies par une puissance rivale, l'âme de toutes les ligues contre la France, tout conseille d'adopter le système d'associations organisé d'après la législation de haute prévoyance de Henri IV, et de prévenir le danger de laisser les députations des départements dans la Chambre se diviser, se mettre en hos-

tilité, pour obtenir une plus large part dans la répartition de plusieurs centaines de millions pour chemins de fer.

Une législation nouvelle conviant les associations aux entreprises de chemins de fer, ouvrirait une nouvelle carrière de prospérité à tous les départements; il y aurait entre eux généreuse émulation, sans rivalité, et sans animosité; on ne dépouillerait plus les départements les plus pauvres au profit des plus riches; on n'accablerait pas les campagnes d'impôts exorbitants pour l'unique avantage des grandes villes de commerce et de fabrique; on préviendrait des luttes funestes au sein de la Chambre et du pays; enfin, par les véritables associations concessionnaires à perpétuité, la France serait rapidement prospère et plus formidable au dehors et au dedans.

CHAPITRE XL.

DE LA LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER EN BAVIÈRE ET EN SAXE. — CAUSES DE LA DÉPRÉCIATION DES ACTIONS DE CHEMINS DE FER DES COMPAGNIES ALLEMANDES.

Ayant reçu par l'obligeance empressée de M. le baron de Rothschild, les documents officiels relatifs à toutes les concessions de chemins de fer en Bavière, en Saxe, en Autriche, etc., nous citerons les clauses principales des traités, et nous indiquerons l'influence qu'elles ont exercée sur ces entreprises.

Dans les États, comme la Bavière, la Saxe, l'Autriche, etc., où le système représentatif est très-restreint; où la presse libre ne sollicite pas les souverains à prendre l'initiative des améliorations nouvelles, et n'excite pas les premiers personnages à rechercher, comme en Angleterre, et autrefois en France, la popularité et la gloire par des entreprises nationales; les gouvernements modérés, paternels, de ces royaumes, comme les grands propriétaires, se complaisent à rester stationnaires, et n'adoptent les in-

ventions que lorsque les premières expériences, toujours chanceuses, en ont constaté ailleurs les avantages.

La loi imposée à ces gouvernements, par le principe de leurs institutions presque absolues, de ne demander au peuple que de faibles impôts, comme compensation des restrictions apportées aux libertés publiques, les force d'être économes, prudents, et de renoncer aux travaux gigantesques et aux expéditions aventureuses et ruineuses.

Mais lorsque les succès des premiers chemins d'Angleterre pour le transport des voyageurs eurent convaincu les hommes d'État d'Allemagne des éléments de prospérité et de puissance qu'offraient ces voies admirables, tous cherchèrent à en doter leur pays, mais sans porter atteinte à l'organisation administrative intérieure, et sans s'enquérir si une législation spéciale nouvelle n'était pas indispensable à notre époque de régénération et de progrès. Un Henri IV et un Sully, dont les siècles sont avares, ont manqué à l'Allemagne comme ailleurs.

En Allemagne, comme en France, des administrateurs puissants, dépositaires de l'autorité souveraine, ne voulant pas, ou ne sachant pas instituer la législation de Henri IV, admise sans exception dans les Pays-Bas, en Angleterre et aux États-Unis, ont dit aux principaux banquiers : Faites avec nous des chemins de fer; nous vous donnerons des capitaux et notre appui, et nous serons vos coassociés dans la direction des travaux, en nous réservant la suprématie lorsque des contestations s'élèveront entre nous.

Les banquiers, beaucoup plus habiles en spéculations que les gouvernements, et cependant abusés eux-mêmes par l'engouement momentané du public, et par les illusions des bénéfices exagérés des chemins de fer, ont accueilli les propositions des souverains, et ont consenti à accepter des conditions qu'ils jugeaient, à tort, sans doute, suffisantes.

Les banquiers et les banques les plus riches ne peuvent immobiliser longtemps leurs capitaux, sans s'exposer à une ruine prochaine; il ne leur convient donc pas d'être actionnaires à perpétuité, mais ils sont des intermédiaires utiles, indispensables entre l'État, les propriétaires et les capitalistes des localités, les seuls réellement intéressés à la réalisation des améliorations intérieures.

Les banquiers d'Allemagne, comme ceux de France, ont donc souscrit

aux clauses imprévoyantes et mortelles pour les entreprises, dans un avenir éloigné, avec la réserve d'obtenir des conditions favorables pour le placement immédiat, avec profit, de la plus grande partie du montant de leur souscription, dans leur pensée, temporaire.

Ces banquiers, qui n'étaient pas ingénieurs, ni expérimentés, sont donc intervenus dans les entreprises de chemins de fer, en se conformant aux stricts usages financiers, et en montrant une confiance trop hardie démentie par l'expérience.

Tout le blâme des retards, des mécomptes, de la ruine de beaucoup d'actionnaires et de plusieurs banquiers, doit remonter aux administrateurs, promoteurs et directeurs en chef de ces entreprises, qui ont voulu n'accorder que des avantages insuffisants, et se sont réservé un pouvoir trop absolu au nom du gouvernement.

Nous citerons, à l'appui de ces remarques, le traité de concession du chemin de fer, appelé *Saxon-Bavarois*, depuis Leipsic jusqu'aux confins de la Bavière.

Déclaration officielle des gouvernements de Saxe et de Saxe-Altenbourg, accordant la concession du chemin de fer Saxon-Bavarois (1).

ART. 1er. Les deux gouvernements prennent part à la société pour un quart du capital nécessaire à l'exécution de l'entreprise.

ART. 2. Pour assurer aux actionnaires le payement des intérêts à 4 p. 0/0, pendant la durée de l'exécution des travaux, fixée à six ans, les gouvernements prennent les engagements suivants :

§ 1. Les intérêts seront payés aux actionnaires aussitôt que la société aura été définitivement constituée par une délibération de l'assemblée générale des actionnaires.

§ 2. On emploiera d'abord, pour le payement de ces intérêts, les produits des portions de routes exécutées et mises en exploitation.

§ 3. Les gouvernements ajouteront à ces revenus les sommes nécessaires pour

(1) Le chemin de fer Saxon-Bavarois s'étend dans la direction de Leipzic, par Altenbourg et Plauen, jusqu'aux confins de la Bavière. Capital : 6,000,000 thalers (23,400,000 francs).

l'acquittement intégral des intérêts à 4 pour 0/0, aux actionnaires. Les avances des gouvernements ne porteront pas intérêts.

§ 4. Lorsque le chemin sera terminé, les avances du gouvernement lui seront remboursées en actions de l'entreprise.

§ 5. Pendant la durée des travaux, les gouvernements ne recevront aucun intérêt de leurs avances.

ART. 3. Les gouvernements, pour leur portion d'un quart d'intérêt qu'ils payeront, conformément aux termes des statuts, auront les mêmes droits et les mêmes obligations que les autres actionnaires, seulement ils ne toucheront aucun intérêt pendant le temps que le chemin de fer ne rendra pas 4 p. 0/0 net par an.

Si le revenu net s'élève à 4 p. 0/0, les gouvernements recevront les intérêts de leurs souscriptions; s'il dépasse 4 p. 0/0, le surplus sera réparti également entre tous les actionnaires.

ART. 4. La présente déclaration est obligatoire pour les gouvernements, sans réserves, et pour vingt-cinq ans, à dater de l'ouverture et de l'exploitation du chemin de fer sur toute la ligne, à la seule exception portée à l'article 5 ci-après.

A dater de ce terme, les gouvernements pourront, à leur choix, ou continuer à faire partie de la société aux mêmes conditions; ou bien ils achèteront et prendront le chemin de fer pour leur compte, en le payant d'après les bases suivantes.

ART. 5. L'engagement pris par les gouvernements quant à leurs mises de fonds et leur dividende, cessera avant les vingt-cinq années fixées ci-dessus, dans le cas où le chemin de fer, pendant cinq années successives, aura produit sur le capital tout entier, y compris la mise et les avances des gouvernements, et déduction de tous frais d'entretien et autres, un revenu net effectif de 4 p. 0/0 au moins, calculé sur une moyenne de cinq ans.

ART. 6. Les gouvernements se réservent le droit de faire l'acquisition de la propriété du chemin de fer et de ses dépendances; mais l'exercice de ce droit est soumis aux conditions suivantes :

§ 1. Le droit de rachat ne pourra être exercé que vingt-cinq ans après l'ouverture de la ligne entière du chemin de fer, à moins qu'il n'en soit autrement convenu, de gré à gré et volontairement par toutes les parties contractantes.

§ 2. Le prix de rachat sera déterminé par le montant des bénéfices réels obtenus et calculés en moyenne sur les dix années précédentes.

§ 3. Si, d'après ce calcul, les actionnaires ont touché 4 p. 0/0 de leur mise, ou moins de 4 p. 0/0, ils recevront le remboursement intégral du prix nominal de leurs actions.

§ 4. Si le dividende moyen est au-dessus de 4 p. 0/0, mais n'arrive pas à 5 p. 0/0, les actionnaires recevront pour le surplus, ou une indemnité en rentes perpétuelles

dont le revenu sera égal à ce surplus, ou un capital égal à vingt-cinq fois le montant du surplus.

§ 5. Il en sera de même, si le dividende moyen s'élève au-dessus de 5 p. 0/0; seulement, en raison des avantages auxquels les gouvernements auraient renoncé, sur la répartition des dividendes en faveur des actionnaires, ils se réservent le droit d'une juste compensation à régler de gré à gré avec la compagnie.

§ 6. Les gouvernements auront le droit d'acquitter l'achat du chemin de fer en un ou plusieurs payements à leur volonté, dans les proportions et aux termes fixés par eux. Les indemnités pour les actions acquises seront fixées à dater de chaque terme, de la manière établie au § 2 de cet article.

§ 7. Les gouvernements s'engagent à prévenir la compagnie du chemin de fer, six mois à l'avance, de leur résolution d'acheter le chemin, et dans le cas prévu par le paragraphe précédent, ils en donneront avis à la compagnie trois mois à l'avance, à chaque terme, en spécifiant le nombre des actions qui seront achetées.

§ 8. Les édifices, les terrains et toutes dépendances, les fonds de réserve, et tout l'actif de la société, rien excepté, appartiendront aux gouvernements qui se chargent réciproquement du payement de tout le passif de la compagnie.

Art. 7. La société s'engage, envers les gouvernements ci-dessus dénommés, à exécuter et à terminer complétement le chemin de fer Saxon-Bavarois, dans le terme de six années.

Les gouvernements détermineront l'époque du commencement des travaux.

La société entreprendra simultanément les travaux aux deux extrémités, et les poussera avec l'activité nécessaire, pour que le tiers de la ligne soit entièrement terminé et en exploitation dans un délai de moins de deux ans.

Art. 8. Après que la société aura été définitivement constituée, les gouvernements, par leur décret de concession, leur assureront leur protection et leur appui dans ses rapports avec les administrations des royaumes de Saxe et de Bavière.

Art. 9. D'après la déclaration officielle des susdits gouvernements, toutes les dépenses pour opérations, préparations, levées de plans, nivellement, projets, etc., ayant été avancées par la caisse de l'État, le remboursement qui doit en être fait par la société, ne sera pas réclamé par les gouvernements, avant que la société ait été définitivement constituée.

Art. 10. Les gouvernements susdits interviendront pour faire régler, à l'amiable, les indemnités, réclamées par les postes, et mises à la charge de la société.

Art. 11. Les statuts provisoires de la société seront modifiés ainsi qu'il suit, en raison de la participation des gouvernements dans l'entreprise.

§ 1. Un des cinq directeurs, ou au besoin un vice-gérant, sera chargé des affaires de la société.

§ 2. Les deux gouvernements de Saxe et du duché de Saxe-Altenbourg, nomme-

ront chacun un membre de la direction, les trois autres directeurs seront choisis, conformément aux statuts, par la compagnie.

§ 3. Les commissaires des gouvernements auront le droit de prendre connaissance, en tout temps, des opérations et des livres de la direction, et par de graves motifs, et dans l'intérêt des gouvernements et de la compagnie, ils pourront s'opposer à l'exécution des déterminations de la direction, jusqu'à décision contraire.

§ 4. Les gouvernements se réservent la nomination de l'ingénieur en chef, chargé de l'exécution et de la direction des travaux. La rétribution de l'ingénieur en chef, pendant la construction du chemin de fer est à la charge de l'État. Les frais accessoires dépendant de son service seront prélevés sur le fonds social.

L'ingénieur en chef reçoit ses instructions de la direction de la compagnie. Les autres ingénieurs sont nommés, par la direction, sur la proposition de l'ingénieur en chef, et sous l'agrément des commissaires du gouvernement. La direction de la compagnie nomme aussi son chargé d'affaires.

Cette déclaration officielle faite et signée à Leipsic par le commissaire royal du gouvernement saxon, le 24 avril 1841.

Réflexions sur la législation des chemins de fer déterminée par cette déclaration.

La plupart des dispositions imposées par les deux gouvernements contractants sont dictées par la prudence et la justice. Un grand capitaliste qui entrerait dans une compagnie, pour un quart du fonds social, voudrait exiger les principales garanties demandées par ces gouvernements.

Mais le droit de rachat, avec des réserves très-équitables sans doute, et le pouvoir attribué au commissaire des gouvernements de suspendre l'exécution des décisions de la direction, mettent la compagnie sous la tutelle de ces commissaires, et ôtent au pays l'espérance de nombreuses améliorations, par le découragement que cette clause fait naître. La compagnie n'a plus, dès lors, ni intérêt, ni désir raisonnable d'étendre son entreprise; de la perfectionner par de grands sacrifices, d'ouvrir de nouveaux embranchements, toujours indispensables pour augmenter les revenus d'une nouvelle voie.

Des banquiers étant seuls contractants avec les gouvernements, le terme de rachat, fixé à vingt-cinq ans, est pour eux, il est vrai, incommensu-

rable; ils ne peuvent s'engager dans des entreprises pour un terme de plus de trois à quatre ans, et six ans au plus; il leur faut la certitude de placer leurs actions dans un court délai.

Un banquier qui dispose d'un capital ou d'un crédit, fût-il de cent millions, ne peut s'engager à prendre directement une concession même de dix millions, sans s'exposer à des pertes presque certaines; il doit s'imposer de fréquents sacrifices pour soutenir le taux des actions et se rendre maître du cours, qu'une panique financière ou politique peut faire tomber de 50 p. o/o en quelques jours.

Le pouvoir de rachat laissé aux gouvernements, qui ailleurs est une menace de ruine, est une immense garantie dans les États d'Allemagne, où les banquiers de Charles-Quint et des autres empereurs ont été élevés à la dignité de princes souverains.

On peut considérer que le traité cité a été contracté, pour ainsi dire, d'égal à égal entre les souverains et les banquiers; et que les conditions en seront religieusement observées; il est même probable que les financiers ont eu la volonté de remettre les chemins de fer à l'État, après le délai fixé; et qu'ils exerceront une assez haute influence pour obtenir le rachat. Par tous ces motifs, il paraît certain que la clause du rachat a été insérée par la volonté des banquiers et dans leurs intérêts présents ou éloignés.

Les riches financiers jouissant ainsi de beaucoup de considération et d'influence, les souverains ne nomment commissaires, près des compagnies, que les premiers personnages de l'État qui emploient leur autorité à les protéger et à leur faire obtenir des encouragements et des faveurs.

Cependant on devait prévoir que la législation n'appelant pas à l'avance directement les grands propriétaires, pour les incorporer et les attacher à jamais au sort de ces importantes améliorations, ces sociétés ne pouvaient pas constituer de véritables associations perpétuelles destinées à unir par mille liens les familles d'actionnaires.

L'expérience ayant averti que les chemins de fer coûtaient, en frais d'exploitation, au moins moitié des revenus nets, l'engouement en Allemagne, comme ailleurs, a bientôt fait place à la défiance; les actions ont rapidement baissé, et les banquiers, forcés de rester contre leur attente dans ces spéculations, ont perdu des sommes considérables.

On doit donc concevoir l'ivresse générale qu'a occasionnée en Autriche la résolution prise par le gouvernement de se charger directement des chemins de fer, c'est-à-dire de dégager les banquiers de leurs contrats et de rendre aux actionnaires l'argent qu'ils avaient avancé à la légère, et par un entraînement presque universel.

La législation que nous venons de citer, malgré ses imperfections, comparée aux conditions des cahiers des charges des canaux et des chemins de fer en France, fait mieux ressortir les imprévoyances, les injustices de la centralisation administrative.

Chaque clause des contrats français est une menace, une promesse, toujours tenue, d'arbitraire, et une véritable spoliation.

Rien ne saurait justifier, ni même expliquer autrement que par l'antipathie de l'administration pour les compagnies, la condition de la confiscation de l'entreprise après un délai fixé. Tel est même le danger du pouvoir discrétionnaire qu'il parvient à corrompre l'opinion publique, et qu'il a fait admettre, comme un principe de droit public, la prétention du gouvernement d'exproprier les nouvelles compagnies sans indemnité, après un délai déterminé, et même de violer des contrats solennels et séculaires, en payant aux concessionnaires de canaux une indemnité dont il reste maître de fixer le terme et le montant par ses agents.

On voit donc qu'une telle administration, chargée de rendre la justice, corrompt les doctrines même d'éternelle équité, et conduit le pays par l'accaparement des travaux, par l'usurpation des attributions des communes, par des projets gigantesques, à augmenter sans terme les dépenses, les dettes, les impôts, et à provoquer de nouvelles commotions intestines.

Nous nous autorisons de la législation des gouvernements d'Allemagne, considérés à la légère comme fort arriérés, pour demander en France la suppression des clauses exorbitantes des traités de concession de canaux et de chemins de fer.

Nous ferons surtout remarquer que tous les chemins de fer de Saxe, de Bavière, de Prusse, d'Autriche et des Pays-Bas ont été exécutés par des compagnies, à leurs frais et périls, et avec des secours de l'État; que ces compagnies les ont exécutés avec rapidité et habileté, et qu'elles les ex-

ploitent avec intelligence et à la satisfaction du public. Ainsi tous les exemples tirés d'Allemagne viennent à l'appui du système des associations proposées.

CHAPITRE XLI.

RÉFUTATION DES OPINIONS DES AUTEURS DE DEUX OUVRAGES, RÉCEMMENT PUBLIÉS, QUI SEMBLENT ATTRIBUER AUX INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES LES ACTES ET LES ERREURS DE L'ADMINISTRATION DES TRAVAUX PUBLICS.

M. le marquis d'Audiffret, pair de France, vice-président de la cour des comptes, à qui la France doit l'organisation de la nouvelle comptabilité et beaucoup d'écrits remarquables, a fait connaître, dans un ouvrage intitulé *le Budget*, ses vues d'amélioration dans les divers services des ministères.

« M. le marquis d'Audiffret conjure tous les pouvoirs de ne pas abandonner l'administration aux fluctuations des ambitions politiques et » des prétentions personnelles.

» De ne pas ouvrir aussi largement les portes de toutes les carrières, et » de ne pas en prodiguer les récompenses aux sollicitations impérieuses » et parfois menaçantes des hommes appelés par le mandat électoral. Ces » délégués de nos départements, quelle que soit leur indépendance, » pourront encourir le soupçon de trahir la mission nationale qui leur a » été confiée, aussi longtemps que tous les emplois publics sembleront le » but et le prix de leurs suffrages, et *qu'ils jouiront eux-mêmes du privilége de s'asseoir sans aucune préparation et sans aucune condition hiérarchique, aux premiers rangs de la diplomatie, de la magistrature et de l'administration.* »

Ces vérités, souvent reproduites, ont beaucoup plus d'autorité lorsqu'elles sont exposées avec lucidité par un de nos premiers fonctionnaires, qui réunit à une longue expérience des affaires, de vastes connaissances administratives.

Il a fallu que les abus eussent atteint les dernières limites, pour que l'auteur, dans sa position élevée, se soit décidé à les signaler.

Dans le tableau qu'il donne de l'administration des travaux publics, il constate les faits, sans remonter aux causes, sans proposer les réformes, et fait retomber en partie sur les ingénieurs des ponts et chaussées les aberrations dont ils sont toujours, les premiers, victimes. M. d'Audiffret s'exprime ainsi sur cette administration :

« On reconnaît, pour la plupart des entreprises, que les devis manquent d'exactitude; que les données, qui leur servent de base, sont incomplètes, ou mal calculées; que la dépense définitive excède les évaluations par de ruineuses erreurs; que les pensées premières sont profondément altérées, soit par l'inconstance des inspirations des hommes de l'art, soit par les écarts du talent, soit par les opinions divergentes des ministres successifs; que l'exécution des travaux se règle habituellement suivant les oscillations de la politique et d'après les exigences personnelles qui triomphent, par leur adresse et par leur ténacité, des plus graves considérations d'intérêt général. Ainsi la préférence pour l'autorisation législative des travaux, pour l'ouverture des crédits et pour la proposition plus ou moins considérable des ressources annuellement employées, repose souvent sur le degré d'influence d'une députation départementale, et quelquefois même sur l'intrigue puissante de tel ou tel délégué d'un seul arrondissement électoral. »

M. d'Audiffret, inspiré par un zèle éclairé et recommandable, et par un dévouement infatigable aux prospérités de la France, est loin de supposer qu'il est l'auteur, fort involontaire, de l'imperfection des devis, et de l'augmentation des dépenses des projets rédigés par les ingénieurs des ponts et chaussées.

La comptabilité que M. d'Audiffret a fait admettre, et qu'on oblige les ingénieurs des ponts et chaussées de suivre, a transformé les ingénieurs en chef des ponts et chaussées en chefs de comptabilité et de bureau, et dès lors ils n'ont plus eu la possibilité de se livrer, sur le terrain, à l'étude des tracés, aux calculs des déblais, aux devis des travaux d'art et des projets.

La tenue des livres en partie double, n'est enseignée ni à l'École poly-

technique, ni à celle des ponts et chaussées; et personne n'est moins capable de s'occuper de comptabilité qu'un ingénieur qui a la passion de la science et de son art.

Si on chargeait un financier exercé, et le plus habile, de dresser des plans et des nivellements, de rédiger un grand projet de canal ou de chemin de fer, il répondrait sans doute qu'il n'a pas fait d'études spéciales pour s'acquitter de cette tâche; telle est aussi la réponse que devait faire l'administration des ponts et chaussées, lorsqu'on a voulu assujettir les ingénieurs à un travail qui leur était fort étranger.

Au reste, l'autorité de M. d'Audiffret, par ses observations générales, vient confirmer les conclusions des mémoires.

Le gouvernement ne doit prélever sur les contribuables que les impôts nécessaires au payement des dépenses de la couronne et des ministères de la guerre, de la marine, de la justice; les travaux publics, au contraire, sont généralement des améliorations de localités, qui enrichissent les contrées traversées et doivent être entièrement acquittées par ceux qui en profitent. C'est par cette raison que tous les États représentatifs bien réglés confient exclusivement aux associations les entreprises d'intérêt public; ils évitent ainsi les intrigues, les échanges de complaisance entre les délégués du pays, qui sollicitent avec importunité, et les ministres, qui accordent par faveur, pour un seul département, beaucoup plus qu'il ne paye d'impôts, au détriment des départements les plus pauvres, toujours les plus délaissés et sacrifiés.

M. le marquis d'Audiffret veut réformer les abus qu'il signale, mais il ne propose pas de supprimer la cause qui les engendre : il ne conseille pas de réduire les attributions excessives et usurpées de la centralisation administrative; il laisse entre les mains de la centralisation la gestion des affaires locales et tous les revenus publics, dont la distribution est livrée à sa discrétion; il ne demande pas de rendre aux administrations des communes leur intervention directe, indépendante, et cette puissance d'action libre et tutélaire qui a doté de tant de prospérité la Hollande, l'Angleterre, les États-Unis et la Suisse, en possession d'admirables institutions provinciales et communales.

Avec la centralisation administrative discrétionnaire, le ministère

disposant à son gré des ressources en hommes et en finances du royaume, d'accord avec les délégués des 40 départements les plus riches, qui ont la majorité dans la Chambre des députés, continuera à livrer à ces 40 départements les monopoles de l'instruction publique et autres, à leur réserver tous les établissements militaires, les grands canaux, les ports, etc.; il voudra toujours frapper de contributions exceptionnelles les quarante-six autres départements agricoles, dépouillés de leurs franchises, de leurs anciennes universités, et qui n'ont ni canaux, ni ports, ni chemins vicinaux praticables.

Aucun homme encore n'a su résister aux séductions d'une autorité sans limites. Socrate nous représente l'administrateur absolu aussi extravagant dans ses actes que l'homme intempérant, gorgé de nourriture et de vin, dans ses rêves convulsifs, qui se livre, par l'entraînement de ses passions coupables, à tous les excès contre les lois divines et humaines.

Comment un ministre pourrait-il refuser d'accorder un pont, un port, un canal, un chemin de fer à ses amis politiques, ayant la majorité dans la Chambre, qui ont eu le pouvoir de l'élever et peuvent le renverser immédiatement par leurs votes toujours concertés.

Il se laisse séduire par cette considération que l'entreprise est utile sans se préoccuper de la pensée que la dépense sera payée en très-grande partie par la moitié de la France agricole qui manque des communications les plus urgentes, et des établissements les plus indispensables.

Livrer toutes les ressources des communes au ministère, qui est l'œuvre et souvent l'instrument docile de la coalition forcée des députés des quarante départements, les seuls riches du royaume, c'est condamner les quarante-six autres départements au sort de provinces conquises de plus en plus épuisées et mécontentes, c'est préparer de nouveaux désordres politiques.

La religion même enseigne au chrétien que Dieu exauce les prières ferventes; aussi le public est convaincu que les heureux du siècle qui habitent les temples ministériels reçoivent des faveurs toujours refusées aux populations lointaines traitées d'importunes ou toujours oubliées.

Les plus grands travaux publics, s'ils sont utiles et productifs, ne sont en définitive que des améliorations locales dont les dépenses doivent

être acquittées exclusivement par les intéressés qui en profitent, et dans ce nombre il faut compter l'État qui par cela même aussi doit intervenir dans les frais.

Les améliorations administratives et les économies réclamées avec autant de talent, de vérité que d'indépendance, par M. le marquis d'Audifret, ne sauraient être obtenues, dans la spécialité qui nous occupe, que par la législation féconde, admirable, instituée par Henri IV, mise en pratique par Sully, et qui a rendu commerçante, prospère et puissante, la Hollande, l'Angleterre, les États-Unis, etc.

M. Milleret.— Cet ancien député, dans un excellent écrit sur les chemins de fer, où il s'est livré après de longues investigations, à d'utiles recherches, fait aussi retomber en partie sur les ingénieurs des ponts et chaussées les graves erreurs de l'administration.

On lit, pag. 17, 18 et 19 de son dernier ouvrage publié en octobre 1841.

« L'établissement du chemin du Havre par les plateaux, estimé par les » ingénieurs des ponts et chaussées, 90 millions, devait coûter, d'après » les devis de la compagnie soumissionnaire, 180 millions.

» L'établissement des chemins de Versailles, rive gauche, estimé par » eux 6 millions, a coûté aux actionnaires plus de 18 millions.

» Pour obtenir des Chambres une prolongation de jouissance de trente- » cinq années, quel est l'argument principal invoqué par la compagnie » du chemin de fer de Bordeaux à la Teste? l'impossibilité d'exécuter le » tracé des ingénieurs du gouvernement.

» Qui a commis la faute de proposer deux chemins de fer pour Tours, » l'un par Chartres et l'autre par Orléans?

» Qui a encore commis la faute plus grande de proposer deux che- » mins de fer pour Versailles, quand un seul avait à peine des éléments » d'existence?

» Qui, par ses exigences et sa mauvaise volonté, a dégoûté et fait recu- » ler toutes les compagnies soumissionnaires, en leur imposant des charges » si lourdes et des conditions si dures qu'en 1840, les Chambres ont été » obligées d'en faire justice. »

M. Milleret rappelle alors le passage suivant de sa brochure publiée en 1839.

« La corporation des ponts et chaussées, dans son ressentiment contre » l'opinion des Chambres, qui lui ont enlevé l'exécution directe des che- » mins de fer, a imposé aux compagnies des plans et devis qui consti- » tuent pour elles des charges exagérées, ruineuses, inutiles, et les en- » chaînent pour ainsi dire dans le lit de Procuste. Quelques-unes de ces » compagnies, sagement avisées, ont renoncé à leurs soumissions; les » autres ont persisté malheureusement pour elles. Qu'en est-il résulté? » C'est que le public averti des dispositions malveillantes du corps auquel » étaient soumises les compagnies, effrayés des travaux gigantesques aux- » quels elles étaient condamnées, et commençant à suspecter la sincérité » des devis, s'est refusé à garder des actions qui perdraient chaque jour de » leur valeur. De là une baisse énorme dans leur cours, puis une crise » épouvantable qui a détruit toute confiance et placé les compagnies dans » l'impossibilité de rien entreprendre ou d'achever les travaux com- » mencés. »

M. Milleret rappelle encore que l'administration des ponts et chaussées a accordé à des compagnies privilégiées des avantages financiers qu'elle a refusés à d'autres; qu'elle a exigé d'une compagnie des pentes *maximum* de quatre millimètres par mètre, et qu'elle a permis à une autre compagnie, dans les mêmes localités, de donner des pentes de cinq millimètres par mètre. Il montre le même arbitraire de l'administration, les perpétuelles contradictions dans la fixation des rayons *maximum* de courbure, et dans le choix des tracés dans les villes ou sur les plateaux; il oppose les passages contraires des exposés des motifs des projets de loi de concession des chemins de fer, où chaque question importante reçoit une solution opposée, à quelques années de distance.

« Mais le plus grand reproche, dit-il, que dans plusieurs publications » nous nous soyons permis d'adresser à l'administration des ponts et » chaussées, ce n'est pas seulement d'avoir entrepris, en 1821 et 1822, » les canaux sans plans, sans devis, et sans système régulier; mais en- » core d'avoir méconnu tous les préceptes dictés par la raison, l'économie » politique et l'intérêt du pays; c'est de n'avoir pas commencé par rendre » nos fleuves et nos rivières navigables; et d'avoir ainsi laissé pendant » vingt ans 300 millions sans valeur productive, et notre commerce

» dans les embarras et les dépenses d'une navigation intérieure presque » toujours impraticable pendant les deux tiers de l'année.

M. Milleret rappelle le compte des canaux concédés à des compagnies financières en 1821 et 1822.

Dépenses faites par l'État avant 1821 sur les canaux concédés, sans tenir compte des intérêts composés, pertes qui tripleraient cette somme.	58 millions
Montant des emprunts de 1821 et 1822.	123
Total.	181
Ces travaux n'ayant été terminés qu'en 1830, suivant les engagements pris par l'administration, il a fallu que le gouvernement, conformément à ses traités avec les financiers, payât toutes les dépenses excédantes.	
Cinq suppléments de crédits ont été demandés par l'administration et accordés par les Chambres; ils s'élèvent ensemble à.	109 millions
En tout.	290
Si on ajoute les intérêts perdus depuis 1821, M. Milleret estime la dépense totale à plus de.	460 millions

Avec cet énorme sacrifice, la France n'a pas un système complet de navigation, puisque les rivières sont encore à canaliser et à endiguer, et par cette raison les canaux restent pour la plupart improductifs.

M. Milleret rappelle encore la fatale loi du 17 mai 1837, qui met à la disposition de l'administration des ponts et chaussées une somme de 350,070,000 francs sans avoir présenté ni plans ni devis à l'appui de cette demande exorbitante de crédit.

« Après l'imprudence capitale (page 8) de n'avoir pas songé, depuis » 1830, à organiser nos forces militaires et la défense du pays, sans con- » tredit la faute la plus lourde que l'on pouvait commettre était de dés- » organiser notre système financier; or, cette faute, qui peut être mor- » telle, a été commise par la loi du 17 mai 1837. Jamais, en effet, loi

» plus funeste au crédit, et donnant plus d'ouverture au gaspillage de nos » finances, n'a pu être présentée. On dirait qu'elle a été comme le mau- » vais génie de la France, pour mettre le trésor public à la discrétion du » corps des ponts et chaussées.

» Au bout de vingt-cinq ans de paix, on enlève aux créanciers de l'É- » tat leur gage, et l'on avoue implicitement qu'on ne remboursera jamais, » puisqu'au lieu de songer à diminuer une dette de 4 milliards 317 mil- » lions, on propose chaque année de l'augmenter de quelques centaines » de millions. »

M. Milleret, à l'appui de ses conjectures sur les conséquences déplorables des crédits immenses votés sans projets ni devis arrêtés, sans connaître les limites de travaux improvisés, cite les passages suivants des rapports présentés aux Chambres par le ministre des travaux publics :

« Les premières prévisions pour des travaux hydrauliques ne peuvent » avoir une exactitude mathématique. Dans le cours de ces vastes opéra- » tions, il survient toujours des cas imprévus et des causes de changement » et d'amélioration; l'administration ne peut se soustraire à ces éven- » tualités. On ne pourrait d'ailleurs lui refuser *les moyens de continuer* » *des ouvrages commencés.* On peut bien ne pas entamer un travail; » mais une fois entrepris, il faut qu'il s'achève. »

M. Milleret ajoute : « Que les Chambres et le pays veuillent bien peser » attentivement cette déclaration : *On ne peut refuser à l'administra-* » *tion les moyens de continuer les ouvrages commencés*; et celle plus » explicite encore qui suit : « Il serait difficile d'asseoir dès ce moment » le chiffre partiel *du crédit supplémentaire* que demandera telle ou » telle entreprise. Ce n'est que lorsque l'allocation dont elle est l'objet » *se trouve sur le point d'être épuisée*, qu'il est possible à l'administra- » tion d'établir ses calculs et *d'arrêter le chiffre de la dépense défi-* » *nitive.* »

M. Milleret suit l'emploi des fonds votés dans beaucoup de départements et constate par les faits que les dépenses des travaux dépasseront toutes les prévisions.

Observations sur les écrits de M. Milleret.—On ne peut méconnaître

la sagacité et l'expérience de l'auteur, la justesse et l'utilité de ses critiques.

Seulement, nous ferons remarquer qu'il attribue aux ingénieurs des ponts et chaussées les erreurs, l'imprévoyance et les fautes de l'administration des ponts et chaussées.

Le conseil général des ponts et chaussées n'a pas été consulté, contrairement à la loi du décret d'organisation, sur les projets de canaux concédés en 1821 et 1822.

Avant de présenter le projet de loi du 17 mai 1837, qui livre, selon M. Milleret, les finances de l'État à l'administration des ponts et chaussées, cette administration avait écarté du conseil, par la retraite, les inspecteurs les plus hautement prononcés pour l'intervention des compagnies dans les entreprises d'utilité publique, et qui proposaient de leur accorder des conditions raisonnables, et de les garantir de l'arbitraire administratif.

Ainsi, en convenant que les remarques très-sévères de M. Milleret sur l'administration des ponts et chaussées sont fondées, que les dangers qu'il signale sur l'avenir des travaux, des finances et du pays, sont plutôt adoucis qu'exagérés, il nous paraît également évident que les cinq cents ingénieurs des ponts et chaussées, livrés à l'arbitraire et à l'incapacité de l'administration, sont les premières et principales victimes sacrifiées par elle, moins encore dans leur existence matérielle que dans leur dévouement au pays rendu stérile.

M. Milleret explique les faits avec vérité, il montre les inconvénients et les dangers avec perspicacité et patriotisme; mais il faut en outre remonter aux causes premières dans l'espoir d'une réforme de plus en plus urgente.

On doit sans cesse rappeler que des députations nombreuses, unies, fort influentes à la Chambre, de nos départements les plus riches, et les seuls privilégiés, ont le pouvoir de doter leurs contrées, au détriment du reste de la France, de grands canaux, de grands chemins de fer, sans s'inquiéter s'ils seront plus ou moins productifs; ces députations poursuivent l'administrateur en chef de leurs vives instances, et obtiennent par leur importunité son concours.

Cet administrateur donne à un ingénieur l'ordre de dresser à

Paris, en quelques jours, sans visiter les localités et sur des documents incomplets, un avant-projet qui demanderait des années d'étude sur les lieux et par l'ingénieur le plus capable et le plus exercé. Cet avant-projet est soumis quelquefois au conseil général des ponts et chaussées, qui ne peut voter que de confiance, et ne croit donner qu'un avis sans importance. L'administrateur en chef, s'autorisant des rapports et des approbations, soumet à la Chambre un projet de loi tendant à autoriser l'exécution de l'entreprise par l'administration.

La commission de la Chambre, n'étant pas désignée par le président, se compose souvent et presque exclusivement de ces mêmes députés des localités privilégiées, qui avaient sollicité le grand projet. Ces mêmes députés de nécessité, dans le rapport de la commission, jugent l'entreprise nécessaire, nationale, et trouvent que les renseignements fournis, souvent non consultés, sont très-satisfaisants. La Chambre, ne pouvant recevoir d'observations contradictoires, voyant le parfait accord entre le ministère et la commission, vote, à la presque unanimité, le projet de travaux et repousse les critiques présentées avec autant de talent que de vérité par quelques hommes spéciaux.

C'est ainsi qu'on avance depuis vingt ans, par une seule influence, dans cette carrière aventureuse, dans cet abîme où les finances de l'État viendront s'engloutir. Les avertissements donnés par M. Milleret appellent la haute sollicitude du gouvernement.

Déjà, avant 1821, nous avions montré la nécessité de perfectionner la navigation naturelle, et nous citons à l'appui de nos propositions les résultats que nous avions obtenus en canalisant des rivières où la circulation des bateaux avait décuplé en quelques années, enrichissant ainsi les contrées traversées. Enhardis par ces succès, nous avions dressé les projets de la canalisation de la Sambre, de l'Oise, de l'Aisne, de la Seine, de l'Yonne, de la Saône. Plusieurs de ces entreprises sont encore à commencer ou à finir après un délai de vingt années, et les 460 millions dépensés par l'État en canaux, restent presque improductifs, ainsi que le remarque avec toute raison M. Milleret.

Relativement aux plans d'ensemble et aux moyens financiers d'exécution de chemins de fer, nous ne partageons pas les opinions de M. Mil-

leret, et nous pensons que son système, trop vaste, jetterait la France dans les aberrations et les dépenses outrées des grands canaux ordonnés à la légère en 1821 et 1822, sans plans, sans devis médités et arrêtés.

Les plus riches financiers d'Europe, souvent associés, qui disposent d'un crédit de près d'un milliard, en feraient avec empressement l'emploi en France, comme prêteurs, sous une administration prévoyante et tutélaire, si on n'ajournait pas plus longtemps la justice qu'ils réclament vainement; mais, comme concessionnaires, ils trouvent qu'une entreprise de trente à quarante lieues est déjà très-considérable; au delà, ils estiment qu'une compagnie en France ne saurait arrêter la baisse des actions, provoquée par les ventes inconsidérées d'actionnaires souvent entraînés par des paniques politiques et financières.

Il faut donc de nécessité fractionner les entreprises de chemins de fer et de canaux, et laisser aux intérêts des compagnies le soin de se concerter, pour organiser le service, sur leurs travaux respectifs, après leur achèvement.

D'ailleurs, ce n'est point de Paris que les chemins de fer doivent d'abord rayonner; ils ne s'exploitent avec bénéfice et ne sont réellement utiles et productifs qu'à la condition de traverser d'abord des terrains houillers et d'y trouver toujours en abondance, à bas prix, le combustible pour le service des locomotives.

Les premiers chemins de fer doivent donc partir de Lyon, de Châlons, du canal de Bourgogne, enfin des bords du Rhône, de la Saône, et surtout de Valenciennes, où se trouvent nos plus riches bassins houillers; de là, il faut les diriger sur les principaux ports de la Méditerranée, de l'Océan et du Rhin, afin de satisfaire aux trois conditions principales :

1° L'abondance et le bas prix de la houille;

2° La défense maritime et des frontières : à Marseille, Toulon, Dunkerque, Strasbourg, les bords de la Sambre et de la Meuse;

3° Le transport des personnes et des marchandises dans les départements les plus peuplés et les plus commerçants.

Nous n'admettons pas la proposition du minimum d'intérêt recommandée par M. Milleret. Avec cette clause d'un minimum d'intérêt garanti, des compagnies peuvent entreprendre des chemins de fer impro-

ductifs et dès lors ruineux pour le pays. Elles n'ont pas la liberté d'action; elles ne courent pas de dangers; elles n'offrent plus les avantages inappréciables du concours des associations, qui doivent s'enrichir par le succès ou se ruiner par les fautes. Mais nous demandons, comme M. Milleret, le concours efficace de l'État, en raison des avantages directs qu'il doit retirer de l'exécution des chemins de fer par l'accroissement de tous les impôts et des prospérités du pays, et par les économies obtenues dans les divers services publics.

Des prêts faits par le trésor aux compagnies, sans intérêts pendant douze ans, et avec un faible intérêt et un pour cent d'amortissement pendant trente-sept ans, remplissent beaucoup mieux le but que se propose M. Milleret.

L'État n'a pas plus d'avance à faire, et n'est exposé à courir aucun risque. Des financiers avanceraient aux compagnies les fonds promis par l'État, et le trésor payerait aux financiers prêteurs les intérêts et l'amortissement du capital. Nous avons la conviction, d'après les renseignements recueillis, que des financiers avanceraient tous les fonds nécessaires aux plus vastes entreprises.

Sans doute, les adversaires des compagnies, les partisans de la centralisation administrative, qui ne voient, dans notre organisation, que l'intérêt de Paris, et considèrent nos départements comme des provinces conquises, exploitées au profit de la capitale, continueront à prétendre qu'on ne trouvera pas de compagnies; que les concessions jusqu'ici données n'ont servi qu'à l'exploitation du pays et des actionnaires par des financiers spéculateurs.

Ces critiques, trop fondées pour le passé, seront encore prophétiques, si on persiste à repousser les véritables compagnies, si on veut leur imposer toujours des conditions qui en amèneraient de nécessité la dissolution et la ruine.

Nous demandons, avec tous les hommes d'expérience, la création d'une administration nouvelle des canaux et des chemins de fer; qu'elle soit puissante et indépendante de toutes les administrations quelconques; comme en Belgique dès l'origine, comme en Autriche, nous demandons qu'on place à la tête de cette administration les premiers personnages de

l'État, signalés au respect public par d'éminents services rendus, par leur dévouement ou leur désintéressement. — De tels hommes sauraient, en peu d'années, convier tous les hommes d'argent, de talents et de cœur, à ces grandes améliorations, et faire participer nos départements éloignés aux bienfaits d'une administration vraiment nationale.

Le spectacle que donnent nos grandes villes, et les campagnes mêmes, en offrant de concourir aux dépenses des chemins de fer par la concession gratuite des terrains, par les dons d'annuité, montre assez le bon esprit des populations, et leur tendance spontanée à s'associer; il faudrait peu d'efforts pour généraliser cette impulsion, et la rendre féconde en prodiges.

On prétendra que le gouvernement refusera de sanctionner ces votes, qui contrarient les volontés stationnaires et rétrogrades de plusieurs de nos administrateurs; dans ce cas, nous demanderons à ces adversaires des améliorations nécessaires à nos départements éloignés, qu'ils découvrent le moyen de supprimer ou de remplacer les impôts de douze cents millions, lorsque les travaux étant empêchés et le commerce suspendu, les habitants des campagnes ne pourront plus acquitter ces contributions exorbitantes.

Si, en dehors des Chambres appelées à veiller aux intérêts de la France, il existe des pouvoirs plus puissants qu'elles, capables de tout paralyser, il faut ou les révoquer, ou rétablir le gouvernement du XVII^{e} siècle, celui de la Prusse et de l'Autriche. Une administration provinciale qui ne demanderait que le quart des impôts paraîtrait sous quelques rapports préférable à une fiction de gouvernement représentatif qui épuise les campagnes, et ne leur laisse pas même, en échange de leurs contributions en hommes et en argent, l'espérance d'un avenir meilleur.

Telles ne sauraient être les destinées de la France, après cinquante années de travaux glorieux et de sacrifices inouïs. Elle saura conserver et perfectionner le gouvernement représentatif, le plus fécond en prodiges, en réformant les abus signalés par tous les auteurs, et adoptant une administration toute française, promise et garantie par la Charte et malheureusement toujours ajournée.

CHAPITRE XLII.

DES LIGNES DE CHEMINS DE FER LES PLUS IMPORTANTES ET LES PLUS INDISPENSABLES A LA DÉFENSE ET AU DÉVELOPPEMENT DE TOUTES LES PROSPÉRITÉS DU ROYAUME.

Nous proposons d'adopter les lignes suivantes comme les plus nécessaires à la France.

1° *De Paris à Dijon et à Chalons et à Lons-le-Saunier.*

Cette ligne, longeant des canaux et rivières navigables, passant près de mines abondantes de houille, coûterait beaucoup moins à exécuter et à exploiter; elle serait aussi plus productive, parce qu'elle traverserait des contrées très-peuplées. — Elle conduirait directement au Simplon et en Italie, et serait très-fréquentée par les voyageurs et le commerce de ces États. — Elle servirait à porter des troupes sur nos frontières de la Savoie, les plus exposées aux invasions. Elle serait employée aux transports des mines de sel gemme de Montmorot qui fourniraient de sel l'Europe pendant des siècles.

2° *De Strasbourg à Marseille par Mulhausen, Besançon, Chalons, Lyon, Valence, etc.*

Cette ligne assurerait la défense de nos frontières sur deux cents lieues de développement. — Elle porterait sur le Rhin les produits du Midi, de l'Orient et des Indes. — Elle recevrait des houilles des mines abondantes de Saône-et-Loire, de la Loire, d'Alais, de Marseille, et enrichirait par le commerce vingt départements qui viendraient s'y embrancher par des rameaux.

3° *De Paris à Compiègne, Saint-Quentin, Cambrai, avec embranchement sur Valenciennes, Douai, Lille, Dunkerque et Calais.*

Cette ligne servirait à la défense de notre frontière la plus vulnérable; elle conduirait les troupes de l'intérieur sur les bords de la Sambre et de

la Meuse, à Maubeuge, à Fleurus, à Denain, Malplaquet, Fontenoi, où se décident depuis des siècles le sort des empires. — Elle recevrait ses approvisionnements de charbon des riches mines de Douchy, d'Anzin et de Fresne.—Elle mettrait en communication les places de guerre avec les ports de Dunkerque, de Gravelines, de Calais; les seules de nos côtes d'où l'on puisse faire partir des expéditions maritimes avec des chances presque certaines de succès contre nos puissants et implacables rivaux.

4° *De Strasbourg à Lille, par Nancy, Toul, Verdun, Sedan, Reims, Soissons, Compiègne, Saint-Quentin, Valenciennes, Dunkerque.*

Cette ligne, qui se joindrait à la précédente à Compiègne, servirait à garantir toutes nos frontières de l'Est d'une invasion. — Dans la même journée des troupes du Nord et de l'Est seraient assemblées dans l'une de nos places, et agiraient en corps d'armée sur les points menacés, ou se porteraient dans les États ennemis, qu'ils envahiraient avec facilité.

5° *D'Orléans à Tours et à Nantes.*

Cette ligne desservirait tous les départements des bassins secondaires de la Loire, et recevrait les charbons de l'Allier et de la Loire. — Elle faciliterait le commerce maritime entre Nantes et Paris.

Ces cinq lignes seraient approvisionnées directement, abondamment et à bas prix des houilles que l'on doit considérer comme l'élément de force et de prospérité des chemins de fer et des fabriques.

D'après ces mêmes considérations, on doit regarder les lignes de Paris à Lille, par Amiens et Arras, et la ligne directe de Paris à Strasbourg, comme d'intérêt secondaire, parce qu'elles sont moins utiles au commerce et à la défense des frontières. Comme elles ne traversent pas de bassins houillers, les transports seraient beaucoup plus chers.

CHAPITRE XLIII.

CONCLUSION DU CINQUIÈME MÉMOIRE SUR LES TRAVAUX PUBLICS, ET OPINION SUR LES PROJETS PRÉSENTÉS A LA CHAMBRE, RELATIFS A L'EXÉCUTION DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER PAR L'ÉTAT, ET AU RACHAT DES CANAUX CONCÉDÉS, PAR EXPROPRIATION FORCÉE POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE.

La France est de nouveau entraînée à ces épreuves solennelles qui décident, pendant des siècles, des destinées des empires; au dedans, des dépenses immenses improductives, l'exagération des impôts et des rigueurs de perception, des perturbations fréquentes, des inquiétudes générales sur l'avenir; au dehors, l'affaiblissement progressif de la puissance française par les machinations d'un gouvernement voisin, ennemi ou rival implacable, l'âme de toutes les coalitions contre la France depuis cent cinquante ans.

Les dangers de nouveaux malheurs publics paraissent évidents aux hommes réfléchis et expérimentés, et sont signalés par les pressentiments et les présages, et surtout par le témoignage irrécusable des plus hauts fonctionnaires, chargés longtemps ou temporairement du maniement des affaires publiques.

Les hommes d'État indépendants, d'opinions politiques diverses, amis de leur pays, sont unanimes sur les causes des désordres et sur la nécessité d'y porter un prompt remède.

Nous rappellerons encore les réflexions de M. le marquis d'Audiffret, pair de France, vice-président de la cour des comptes, dans son dernier ouvrage, intitulé : *Le Budget.*

Il conjure tous les pouvoirs de ne plus abandonner l'administration aux fluctuations des ambitions politiques et des prétentions personnelles, et aux conseils arbitraires des affections ou des haines particulières; de ne plus céder, par faiblesse, aux sollicitations impérieuses et parfois menaçantes; de ne plus placer, sans aucune préparation et sans aucune condi-

tion hiérarchique, aux premiers rangs de la diplomatie, de la magistrature et de l'administration, des mandataires du pays, qui, en acceptant, s'exposent au soupçon de trahir la mission nationale qui leur a été confiée.

L'honorable M. Hippolyte Passy, député et académicien, plusieurs fois ministre, versé dans l'étude des sciences économiques, déplore de même la fatalité qui entraîne les ministres à accéder aux sollicitations des députations nombreuses, coalisées pour obtenir des faveurs de localité contraires à l'intérêt général. Par cet abus progressif, poussé aux dernières limites, des députés influents obtiennent l'exécution, au compte des contribuables, de travaux gigantesques, stériles. Ils empêchent les entreprises productives, indispensables, et contribuent à ruiner, dans un prochain avenir, les finances de l'État.

Un autre honorable député, M. Béchard, dans un ouvrage remarquable et complet sur la centralisation, a traité, avec une haute sagacité, les questions d'économie politique qui s'y rattachent, et a conclu, comme M. Hippolyte Passy, que le système actuel d'administration et de législation tend à sacrifier les provinces à la capitale, chaque département au chef-lieu, et en définitive les populations des campagnes à celles des grandes villes.

Le savant M. Béchard, dans son *Histoire de la Centralisation*, fruit d'immenses et intelligentes recherches, a comparé la situation des populations dans les pays d'États, avant et depuis les envahissements de la centralisation administrative. Il a montré avec une profonde sagacité les dangers de ses usurpations, les améliorations délaissées, l'éducation négligée, les attributions communales ravies; les impôts doublant, triplant; les frais de perception décuplant par l'influence croissante de la bureaucratie de la capitale. Le livre de la Centralisation est l'œuvre d'un homme d'État, supérieur par l'étude avant l'âge de l'expérience, et surtout l'œuvre d'un homme de cœur, dévoué à son pays.

L'honorable M. de Tocqueville, député et académicien, infatigable dans ses recherches des meilleures institutions, après avoir étudié, aux États-Unis et en Angleterre, le sort des peuples dans toutes les conditions de liberté naturelle, d'esclavage par la corruption de la civilisation, et

sous les diverses formes de gouvernement, espérait faire jouir son pays, dans l'application, des perfectionnements législatifs développés dans ses excellents ouvrages.

Membre de la Chambre, lorsque tout devait faire espérer au pays et à lui-même le succès de ses pensées élevées, progressives, partagées par ses amis, la grandeur des maux de son pays semble le décourager. Il dépeint la démoralisation politique et ses causes, les dangers de la ruine du gouvernement représentatif et des libertés, par l'éparpillement des opinions; il avertit avec courage la Chambre et le pays que l'indifférence, l'individualisme et l'égoïsme nous conduisent au despotisme.

Les désordres, les malheurs et les dangers que signalent nos hommes d'État doivent être attribués, en grande partie, à l'usurpation, par l'administration, des libertés communales; à l'envahissement, par elle, de l'exécution des grands travaux publics, confiés, dans les autres États représentatifs, aux associations concessionnaires à perpétuité, et à leurs frais et périls de ces ouvrages.

Depuis vingt-cinq ans nous avons vainement constaté, dans divers écrits, les conséquences funestes de l'intervention directe de l'administration dans les entreprises d'intérêt général; nous avons montré qu'elle préfère les ouvrages de luxe, les monuments d'architecture, les travaux d'art en pierres de taille; qu'elle rend ainsi improductifs et ruineux les projets les plus utiles; qu'enfin et surtout, en se réservant le choix des projets, la distribution arbitraire des fonds, la nomination discrétionnaire d'agents sans nombre, elle rend la France solliciteuse et mendiante de faveurs, et développe de plus en plus des germes de mécontentement et de divisions intestines.

Ces observations ont été confirmées par l'historique que nous avons donné, dans le premier volume, des grands canaux entrepris, depuis quarante siècles, par les divers gouvernements. Ces monuments fastueux, rarement achevés, toujours délaissés, ont occasionné l'exagération des charges, la misère des peuples, des révolutions et des invasions.

Dans les pays libres, au contraire, le système des associations, institué par Henri IV, et mis en pratique par Sully, toujours honoré, protégé et encouragé, a donné à la France ses canaux productifs, et a doté plus tard

les Pays-Bas, l'Angleterre, les États-Unis, et même l'Allemagne, de tous les canaux, docks, chemins de fer, vaisseaux à vapeur, et des améliorations nombreuses qui sont les principaux éléments de prospérité, de richesses, de sécurité et de puissance progressives de ces États bien administrés.

En France, d'une part, des associations ont achevé en six ans, en dix ans au plus, les plus grands et beaux canaux, et ont su constamment les perfectionner et les entretenir; d'autre part, le gouvernement n'a pu parvenir, en un siècle, à terminer des canaux plus faciles; dans son impuissance de finir, trop tard reconnue, il a été obligé d'appeler le concours des compagnies pour les achever. Il a évidemment empêché, par son intervention antérieure exclusive, tout ce qu'il n'a pas entrepris.

La solution de la question générale que nous examinons semble ressortir de la comparaison de faits généraux authentiques.

Pendant que les institutions données par Henri IV ont été maintenues, la France était la première des nations. Depuis l'origine de la centralisation administrative absolue, sous le règne de Louis XIV, et en raison de ses progrès rapides sous les règnes suivants, la puissance extérieure relative de la France s'est de plus en plus affaiblie.

Par une cause contraire, l'extension extraordinaire du commerce et de la puissance de l'Angleterre, date moins de sa révolution heureuse de 1688, que de 1765, époque où la législation de Henri IV a été importée et adoptée comme loi de l'État, où toutes les améliorations intérieures ont été confiées aux associations hautement conviées et habilement protégées par le parlement.

On ne saurait méconnaître qu'il existe entre ces grands événements une corrélation identique, qui lie les causes à leurs effets.

On est donc autorisé à conclure de nouveau, en s'appuyant de l'expérience des peuples divers, que le système des véritables associations, chargées, à leurs frais et périls, des travaux publics, procure toutes les améliorations sans augmenter les impôts, rend les classes ouvrières aisées et satisfaites, les nations puissantes, les gouvernements stables et glorieux, et que les grands travaux entrepris par les gouvernements conduisent à des résultats entièrement opposés.

Malgré ces enseignements authentiques et les avertissements unanimes

des publicistes éclairés et indépendants, l'administration française poursuit la réalisation de ses pensées ambitieuses; elle veut s'emparer de la direction de tous les travaux publics; elle prétend renouveler, sur une plus grande échelle, et exagérer les fautes commises en 1821 et 1822, fautes prévues et annoncées, à cette époque, par les ingénieurs et les orateurs, et sévèrement critiquées à chaque session par les commissions.

Trois fois l'administration a soumis à la Chambre des députés des propositions de grandes lignes de chemins de fer à exécuter par elle directement, ou par des financiers de son choix, n'offrant qu'un simulacre dangereux d'associations, et trois fois la Chambre a repoussé ses projets de loi; mais toujours elle a montré de l'empressement à sanctionner les propositions d'entreprises soumissionnées par de véritables associations.

Maintenant le gouvernement demande, par les nouveaux projets de loi, d'être autorisé à faire exécuter, aux frais des contribuables, cinq grandes lignes de chemins de fer, partant de la capitale et s'étendant aux limites du royaume; savoir :

1° De Paris à Calais et à Lille, par Amiens et Arras;
2° De Paris à Marseille, par Lyon;
3° De Paris à Strasbourg, par Vitry;
4° De Paris à Bordeaux, par Orléans;
5° De Paris à Nantes, par Tours.

Le gouvernement, pour accomplir le but, longtemps médité, de s'emparer de toutes les voies publiques, réclame, en outre, la faculté d'exproprier les anciens canaux exécutés par des compagnies, en violation des actes de concession à perpétuité et en toute propriété incommutable.

Nous examinerons ces propositions sous les divers rapports de la politique intérieure, de l'économie politique, de la légalité et de l'art.

§ 1er. *Influence des propositions sur les Chambres et sur le pays. Divisions intestines soulevées.*

La France veut des chemins de fer et se trouve humiliée et blessée dans tous ses intérêts par l'ajournement de leur exécution.

Des compagnies ont étudié des projets dans toutes les directions, et ont reçu les encouragements des localités ; mais elles ont été écartées par des fins de non-recevoir de l'administration, et par des cahiers des charges où chaque clause, exorbitante et arbitraire, devait être un arrêt de mort.

L'administration a toujours voulu se réserver exclusivement l'exécution aux frais des contribuables, malgré le vœu presque unanime et contraire des Chambres et des localités.

Lorsque l'administration s'est crue certaine d'obtenir la sanction des Chambres, par suite du découragement des associations repoussées et de l'impatience du pays, elle a annoncé sa résolution de proposer l'exécution, au compte du trésor, de cinq grandes lignes; elle les appelle chemins de fer de l'État, et veut en conserver la propriété.

A cette nouvelle, les populations rivales ont été en émoi; les conseils généraux, les villes ont voté des fonds, ont envoyé des députations pour défendre leurs intérêts respectifs. Des réunions nombreuses, composées des notables appartenant aux localités des diverses lignes, ont soutenu les projets de leurs contrées. L'exemple, une fois donné, devait être, par force, suivi par les députations des départements rivaux, au risque de subir, sans être entendu, une décision défavorable et déplorable.

Cet empressement, heureusement dirigé par le gouvernement, pouvait donner des résultats immenses et favorables, en appelant le concours exclusif des associations aidées par les votes du pays. La volonté d'une intervention absolue de l'État va produire des divisions intestines animées, acharnées et bientôt dangereuses.

Entre Paris et chaque extrémité indiquée des grandes lignes, plusieurs projets rivaux proposés, étudiés, sont sollicités, avec la même vivacité, par les populations intéressées et rivales, par les députés qui les représentent, et par les membres de la Chambre des pairs.

Si le gouvernement, averti du danger de se décider, temporise, il prive le pays de ces voies admirables de communication.

S'il se prononce, il excite le mécontentement des contrées trompées dans leurs espérances, dépouillées dans un prochain avenir de leur commerce actuel, et condamnées à payer, en outre, l'instrument de leur propre ruine.

Le système du gouvernement est donc fatal par les divisions intestines qu'il provoque entre les populations nombreuses et rivales.

Mais, en dehors de ces contrées en concurrence, dont les délégués poursuivent une décision favorable, on compte soixante départements éloignés ou en montagnes qui n'ont aucune chance d'obtenir une part dans la large distribution des 600 millions que l'administration veut répartir selon sa volonté discrétionnaire.

Les habitants de ces départements devraient payer les chemins, sans en profiter, et même ils verraient bientôt s'éteindre un reste de vie commerciale, lorsque ces nouvelles voies auraient appelé, sur leurs rives, les fabriques nouvelles et tous les transports des personnes et des marchandises.

Le mécontentement, par l'accroissement d'impôts au profit de quelques localités privilégiées et déjà les plus riches à l'aide de leurs monopoles exclusifs, gagnerait bientôt l'immense majorité des populations du royaume.

Le système de l'administration porterait donc le trouble dans le pays et dans les Chambres, et contribuerait à l'affaiblissement du gouvernement représentatif, et plus tard à sa destruction.

§ 2. *Influence du système d'exécution par l'État, sur le sort des agriculteurs et des classes ouvrières.*

La diminution des impôts est l'encouragement le plus profitable à l'agriculture, et la cause la plus puissante de l'aisance et du contentement des classes laborieuses.

Le gouvernement, voulant faire payer les travaux par les contributions, aggravera les charges et augmentera le nombre des mécontents.

Les ouvrages, dira-t-on, occuperont beaucoup d'ouvriers, et seront, sous ce rapport, fort utiles. L'expérience des grands travaux apprend que les manœuvres des campagnes n'émigrent pas au loin, et que ces entreprises n'ont une heureuse influence qu'à quelques lieues de distance. L'ouvrier qui va travailler loin de sa demeure ne peut vivre qu'à des prix de journée doubles et triples.

Sans doute les populations, dans les contrées traversées, toucheront près d'un million par lieue, et recevront les bénéfices de ces chemins pendant leur exécution et après leur achèvement. Mais les $\frac{19}{20}$ des populations de la France payeront sans compensation des impôts nouveaux.

Comme les contributions sont, pour les trois quarts, des capitations, il s'ensuit que la classe ouvrière de toute la France sera imposée au moins pour la moitié des dépenses des chemins de fer, sans obtenir des avantages équivalents; la condition des ouvriers sera donc empirée par les entreprises, au compte de l'État, des chemins de fer.

Relativement à l'agriculture, les propriétés riveraines à une lieue doubleront, tripleront de valeur; les fermiers pourront vendre au loin leurs produits à des prix plus bas; mais les fermiers éloignés des chemins de fer et des grands marchés, cent fois plus nombreux, perdront beaucoup plus que les premiers ne gagneront.

§ 3. *Influence de ce système sur l'avenir des fabriques éloignées des chemins de fer.*

Les fabriques établies sur les bords des canaux et des chemins de fer reçoivent les matières premières, les vivres des ouvriers, le combustible surtout, à plus bas prix que les fabriques rivales, éloignées des canaux et des chemins de fer; dès lors elles peuvent vendre à meilleur marché leurs produits, et finissent par déterminer la ruine des établissements en concurrence.

Les chemins de fer doteront donc les localités traversées du monopole des manufactures; les propriétaires des fabriques éloignées seront ruinés et forcés de contribuer à payer une partie des dépenses de ces chemins de fer qui leur deviendront si funestes.

§ 4. *Perturbation générale causée par le système d'exécution par l'Etat.*

Le gouvernement, disposant d'un plus grand nombre d'emplois, accroîtra la passion désordonnée des places, signalée comme un danger

imminent par tous les hommes d'État, et récemment par M. de Tocqueville ; il dit que cette passion, s'introduisant même dans la classe agricole, fera bientôt de tous les Français un peuple de solliciteurs. Le gouvernement, exécutant les travaux par les impôts, prétend abaisser les tarifs, et rendre ces voies accessibles à tous; alors nous verrons de plus en plus les villes s'accroître de la population des campagnes, de toutes les infirmités sociales et de toutes les ambitions; il faudra encore accroître le nombre des soldats dans les grandes villes, augmenter les contributions pour les payer, faire retomber ces charges sur l'agriculture, et exposer le pays au danger de la fermentation des populations nécessiteuses accumulées imprudemment dans les grandes cités.

§ 5. *Discussion des projets proposés. — Observations générales.*

Une grande ligne de chemins de fer, tracée de Paris à la frontière, quelle que soit sa direction, peut être coupée, en cas de guerre, par des troupes d'invasion. En 1713, comme en 1813, des partis ennemis de cavalerie se sont avancés près de la capitale, à 40 lieues, sur les derrières de l'armée française, et ont parcouru les campagnes environnantes. Ils auraient donc facilement détruit, sur beaucoup de points, la ligne de chemins de fer, et rendu, pendant longtemps, l'exploitation impossible, quelque direction que l'on eût adoptée entre les points extrêmes.

Ainsi, les considérations militaires ne sauraient déterminer le choix à faire entre plusieurs lignes rivales.

Un chemin de fer, pour être utile, doit évidemment procurer une économie sur les frais ou sur le temps des transports.

La principale cause de la supériorité des chemins de fer est l'emploi de la machine locomotive, et la plus forte dépense est le combustible. Il faut donc que la houille soit à bas prix sur la ligne du chemin de fer, pour que ces nouvelles voies obtiennent une supériorité incontestable sur les grandes routes existantes, et procurent des avantages correspondants aux charges excessives de leur construction et de leur exploitation.

Si, au contraire et en raison du prix élevé du charbon, les chemins

de fer ne remboursaient pas les frais d'exploitation, il s'ensuivrait que les populations éloignées devraient acquitter, non-seulement les dépenses premières d'établissement, mais, en outre, une partie des frais de transports des habitants des localités qui se serviraient du chemin de fer; l'injustice et les dangers seraient manifestes.

Puisque le prix de la houille est un des principaux éléments de dépense de l'exploitation, un chemin de fer qui traverse un bassin houiller, quoique plus long, entre deux points extrêmes, peut être parcouru ou plus vite ou à meilleur marché qu'un chemin direct entre ces mêmes points, quoique plus court; parce que, celui-ci étant plus éloigné du bassin houiller, le charbon sera partout beaucoup plus cher.

Le prix du transport doit être encore influencé par la dépense première des travaux.

Ainsi, un chemin de fer qui suit une grande vallée et passe sur les rives d'un canal ou d'une rivière navigable, coûtera au moins le quart et peut-être le tiers et moitié moins, en raison de l'abondance des matériaux sur les ports des canaux, et de la facilité et du bas prix des transports, et du nivellement naturel du sol.

C'est donc encore une nécessité de suivre les grandes vallées pour diminuer les dépenses premières et les tarifs des droits destinés à les rembourser.

Nous examinerons les divers projets, en faisant l'application des principes généraux exposés plus haut.

§ 6. *Chemin de fer de Paris à Calais et à Lille, par Amiens et Arras.*

Cette ligne ne traverse pas de terrain houiller; elle ne suit point de grandes vallées; elle passe à travers les collines et les vallons, dans des localités où les chemins vicinaux sont impraticables la moitié de l'année. Ainsi les terrassements seront plus considérables, les pentes plus rapides; les transports de matériaux difficiles et chers.

Ce tracé n'est point militaire, puisqu'en cas de guerre, la communication avec l'Angleterre serait interrompue. La ville de Lille, le boule-

vard du Nord, défendue par la plus brave population, n'a rien à craindre de l'ennemi. Depuis cent ans les armées d'invasion des coalisés ont toujours cherché à pénétrer par la frontière la plus rapprochée de Paris, entre Valenciennes et Maubeuge, et entre Maubeuge, Mézières et Sedan. Le chemin de fer de Paris à Calais ne pourrait servir à l'approvisionnement de l'armée de Sambre et Meuse appelée à défendre la frontière ouverte, la plus rapprochée de la capitale.

Nous avons montré, dans la seconde partie du tome premier des Mémoires, que le chemin des frontières du Nord à Paris devait partir du port de Gravelines, avec embranchement sur Dunkerque et Calais, aller directement à Lille, de Lille à Douai et à Bouchain, avec embranchement sur Valenciennes, et de Bouchain à Cambrai, Saint-Quentin, Chauny, Compiègne, la vallée de l'Oïse, Pontoise et Paris.

Cette ligne réunit tous les avantages publics et particuliers à souhaiter.

Elle longe les lignes de navigation où tous les matériaux sont abondants et à bas prix, par l'économie des transports. Elle a des pentes plus faibles que par Amiens et Arras; elle passe près des mines abondantes de houille de Denain, d'Anzin, de Fresnes et de Mons; elle met en communication le port de Dunkerque avec les places de guerre et les mines de houille; en sorte qu'une expédition par vaisseaux à vapeur dans les ports de Dunkerque, Gravelines et Calais, peut être rapidement préparée et facilement renouvelée et complétée en hommes et approvisionnements de toute nature.

En raison de l'abondance et du bon marché du combustible, une machine de la force de soixante chevaux, cheminant sur la ligne par Saint-Quentin, donnant une vitesse de dix à douze lieues à l'heure arrivera plus vite de Paris à Dunkerque par Saint-Quentin, et coûtera moins de frais qu'une machine de quarante chevaux suivant le chemin de fer de Paris à Calais par Amiens et Arras.

Les dépenses des travaux et d'exploitation de l'entreprise par Saint-Quentin étant beaucoup moins considérables que par Amiens, les tarifs pourront être abaissés, et le commerce gagnera toutes les économies dans les frais.

La ligne de chemin de fer par Compiègne et Chauny peut être conti-

nuée promptement et avec de faibles dépenses depuis Chauny jusqu'à Landrecies et Maubeuge, puisqu'on profiterait des digues d'un canal neuf, dont les alignements sont fort étendus, et les pentes presqne nulles.

On ne saurait oublier que depuis huit siècles, et même antérieurement, le sort de ces provinces et des empires se décide sur les bords de la Sambre, de la Meuse, de l'Escaut. Il faut donc être en mesure de porter des troupes et des approvisionnements sur les champs de bataille de Saint-Quentin, de Cambrai, de Watignies, de Denain, de Fontenoi, de Ramillies, de Jemmapes, de Fleurus, de Waterloo, etc., etc.

La ligne de chemin de fer de Paris à Dunkerque par Compiègne, Saint-Quentin, Cambrai, Douai et Lille est la seule militaire; et en même temps la plus favorable au commerce de plusieurs départements.

De Compiègne, d'autres lignes iraient communiquer à Soissons, à Reims, à Sedan, à Charleville, et serviraient à l'approvisionnement de l'armée campée dans la position la plus exposée, et considérée comme le bouclier de la capitale.

La ligne du nord de Paris par Compiègne et Saint-Quentin est nécessaire à un plus grand nombre de fabriques; elle ouvre un débouché également avantageux aux manufactures de Reims, de Sedan, de Saint-Quentin, de Cambrai, de Valenciennes et de la Belgique; et enfin elle est plus utile au commerce de Lille, de Roubaix et du Nord, dont les relations avec Reims et Sedan sont très-actives.

Les populations, sur la direction de Paris à Dunkerque par Compiègne et Saint-Quentin, offrant de plus grands sacrifices, le gouvernement n'aurait que de plus faibles avances à faire pour en assurer la complète exécution en peu d'années.

La ligne de Paris à Calais, par Amiens et Arras, principalement sollicitée par des intérêts anglais, est pour ainsi dire anglaise : tout conseille au contraire à la France de s'unir par des chemins de fer directement et de préférence avec la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne. On ne doit jamais oublier que le gouvernement anglais pendant cent cinquante ans et depuis onze ans surtout, s'est attaché à réduire l'extension du commerce et de la puissance de la France, et se montre encore plus funeste rival pendant la paix qu'ennemi implacable pendant la guerre.

Nous proposons, par ces motifs, de donner la préférence ou la priorité à la ligne de Paris à Lille et Dunkerque par Compiègne, Saint-Quentin et Cambrai, sauf à entreprendre plus tard celle par Amiens et Arras, considérée comme d'un intérêt secondaire relativement à la première.

§ 7. *Chemin de fer de Paris à Marseille par Lyon.*

Quatre projets différents sont proposés de Paris à la Saône et à Lyon. Le 1er par les vallées de la Seine, de l'Yonne, de l'Armançon et de l'Ourche, à Dijon; le 2e par Bar-sur-Aube et la vallée de l'Aube; le 3e par la Haute Seine et Troyes; le 4e par Orléans, la vallée de la Loire et Roanne.

Le gouvernement, en refusant de faire un choix entre ces tracés, ajourne l'exécution de cette importante et nationale communication; il provoque les haines et les dissensions entre les populations rivales des diverses vallées qui sollicitent, avec la même ardeur, la préférence en leur faveur. Il empêche l'organisation de compagnies qui entreprendraient la grande communication par Dijon à leurs frais et périls, et aux conditions les meilleures pour le pays.

La ligne appelée par la Bourgogne, longeant le canal et arrivant à Dijon, semble, sous tous les rapports, préférable aux autres directions.

Le projet a été étudié et rédigé par un savant inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, d'une grande expérience. Des enquêtes ont eu lieu; les départements et les villes traversés offrent des subventions considérables. Le gouvernement ne pourrait différer sans danger de donner la concession de cette importante communication.

Dijon a été reconnu par Napoléon comme le point stratégique le plus favorable à la défense des frontières de la Suisse et de la Savoie. L'armée d'observation qu'il rassembla dans cette ville, placée entre Besançon et Lyon, et protégée par la Saône, pouvait se porter sur l'une de ces villes menacées par l'ennemi, ou sur la frontière de Suisse et de Savoie, et pénétrer en Piémont et en Italie. La mémorable expédition de 1802 avertit qu'il faut lier Paris et Dijon par un chemin de fer, afin

de couvrir les frontières ouvertes de l'Est a par une armée promptement réunie et facilement approvisionnée.

Le chemin de fer de Paris à Dijon par la Bourgogne satisfait à toutes les conditions générales.

Il suit de belles vallées sur une grande partie de sa longueur ; il longe un canal navigable ; il passe près de mines de houille et traverse les contrées les plus habitées et les plus riches. Ainsi, l'exécution des travaux et l'exploitation du chemin de fer coûteraient donc beaucoup moins cher en raison de l'abandon et du bas prix des matériaux et de la houille. Les tarifs pourraient être abaissés, et les transports des personnes et des marchandises seraient plus nombreux et plus productifs.

De Dijon à Besançon et à Mulhausen, la ligne serait continuée en longeant le canal, et de là dirigée par la vallée du Doubs. Sur cette direction on ne rencontre aucun obstacle ; la ligne longe encore des canaux, et serait approvisionnée de houille à bon marché par la navigation déjà établie.

L'embranchement de Dijon à Châlons desservirait les riches vignobles de la Bourgogne, et trouverait à Châlons les marchandises voiturées par le Rhône et la Saône et par le canal du Charollais.

De Châlons, l'embranchement sur Lons-le-Saunier, approuvé par les commissions d'enquête, transporterait les sels de Montmorot, et les produits du département du Jura, de la Suisse et de l'Italie ; cette ligne, étant la plus directe de Paris à Milan, par Genève et le Simplon, donnerait à la France le commerce qui se fait entre Gênes, Venise et la Suisse.

Aucune entreprise de chemin de fer n'offre les mêmes chances de prospérité et des revenus aussi considérables que la ligne de Paris à Dijon par la Bourgogne.

L'indécision du gouvernement, dans le choix à faire entre les directions rivales, doit être considérée comme une calamité publique. Elle privera indéfiniment les populations de dix départements des bénéfices de cette voie indispensables à leur prospérité !

§ 7. *Chemin de fer de Paris à Strasbourg par Vitry.*

Le gouvernement a payé, par les impôts, les dépenses du canal du Rhin au Rhône, entre Strasbourg et Besançon. . . . . 15 millions.

Il a prêté à la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Mulhausen. 12

Le canal direct entre Strasbourg et Paris, estimé 50 millions, coûtera, dans l'opinion de M. le ministre des travaux publics (1). 75

et d'après nos convictions 100 millions.

Le chemin de fer direct de Paris à Strasbourg est estimé 120

Ensemble. . . . . 222 millions.

Ainsi, on propose de faire acquitter les dépenses de 120 millions du chemin direct de Paris à Strasbourg, au profit exclusif de quelques départements, et surtout de la ville de Strasbourg, qui déjà ont obtenu des allocations extraordinaires de 102 millions, à payer en grande partie par les cantons du royaume qui n'ont ni routes royales, ni canaux, ni espoir d'obtenir des chemins de fer; enfin on voudrait faire retomber ces charges sur les classes ouvrières éloignées qui n'en profiteront jamais.

Ces seules observations constatent, aux yeux des personnes attentives, l'injustice et les dangers des propositions présentées.

La ligne directe de Paris à Strasbourg ne satisfait à aucune des conditions générales.

Elle n'est pas dirigée sur les points ouverts et vulnérables de nos frontières.

Elle ne traverse pas de bassins houillers.

(1) Le canal direct de Paris à Strasbourg et celui de Reims à Châlons, sont peut-être les entreprises les plus contre nature, et sans contredit les moins productives de toutes celles qui ont été ordonnées en Europe depuis des siècles. Ces canaux, qui ne s'achèveront qu'avec des dépenses doubles, et ne pourront être navigables que quelques mois par an, attesteront à jamais les dangers et les désastres financiers que cause l'intervention directe et absolue du gouvernement d'un grand État dans les entreprises de canaux et de chemins de fer.

Le canal dont elle longe la direction n'est pas, et ne sera probablement pas encore navigable avant cinquante ans ; on ne peut s'en servir pour le transport des matériaux. Les dépenses des travaux seraient donc très-élevées, ainsi que les frais d'exploitation.

En cas de guerre, des partis ennemis de cavalerie, manœuvrant sur les derrières, viendraient facilement couper cette communication, qui n'est pas protégée par des places fortes rapprochées.

Si les villes de Strasbourg, de Nancy, de Metz, etc., jugent qu'un chemin de fer est préférable à un canal problématique, on peut facilement satisfaire leurs vœux, et profiter de tous les travaux déjà entrepris, pour transformer en chemin de fer le canal commencé. Les souterrains du canal qui s'exécutent peuvent parfaitement servir au passage du chemin de fer, dont le profil est moins large que celui d'un canal.

Les ponts-canaux construits conviennent également au projet de chemin de fer. On élèverait des arcades sur les ponts-canaux exécutés, et on atteindrait la hauteur des souterrains par une pente de 4 ou 5 millimètres, à l'aide des développements nécessaires.

Le gouvernement obtiendrait ainsi, par les allocations offertes des localités, une économie sur la dépense du grand canal, et le chemin de fer remplacerait avec avantage la voie navigable qui doit traverser des montagnes crayeuses, où les filtrations seront abondantes et nécessiteront de fréquents chômages, comme au canal de Saint-Quentin.

Les populations riveraines seraient plus favorisées par un chemin de fer que par un canal, puisqu'elles obtiendraient par cette voie, à la fois, le transport rapide des personnes et celui des marchandises, qu'on voiturerait à bas prix de nuit et avec une vitesse de quatre à cinq lieues à l'heure.

§ 8. *Chemin de fer de Paris à Nantes par Tours.*

La ligne de Paris à Orléans, à Tours et à Nantes, est une des plus faciles et des plus nécessaires à la France ; elle satisfait à toutes les conditions générales.

Le projet suit une grande vallée, d'une faible pente ; son exécution

n'exigerait ni de grands souterrains, ni des maximum de pente. La ligne passe près des mines de houille, au débouché de grandes vallées peuplées et riches ; elle ne serait pas exposée aux partis ennemis en cas de guerre ; elle longe une grande rivière navigable qui servirait aux transports des matériaux ; enfin, la navigation de la Loire étant difficile, lente et très-chère, le chemin de fer serait employé à la fois aux transports des marchandises et des personnes. Mais ces considérations ne suffisent pas, cependant, pour déterminer l'exécution de ce chemin de fer entièrement aux frais des contribuables du royaume.

Les départements et les villes traversés par le projet sont des plus riches de France ; on ne peut donc imposer, à leur profit, les contrées éloignées, délaissées, épuisées par les impôts, qui manquent même de chemins vicinaux praticables.

Mais il est nécessaire que l'État, intéressé à l'exécution de cette communication nationale, intervienne en offrant un prêt sans intérêt pendant l'exécution, et avec un faible intérêt après l'achèvement, et un amortissement, aux compagnies qui s'engageraient à exécuter cette ligne, en plusieurs sections, chacune de vingt à trente lieues au plus.

§ 9. *Chemin de fer de Paris à Bordeaux par Orléans.*

Beaucoup de directions ayant été proposées, et aucun projet n'étant arrêté, cette ligne ne pourra pas être encore entreprise.

Le choix devrait être déterminé par l'élévation des offres des localités à desservir, et par celles des compagnies qui s'engageraient à entreprendre les travaux aux conditions les plus favorables. On ne peut s'empêcher de faire remarquer que, dans la dénomination de ce chemin de fer, on aperçoit toujours les préférences exclusives accordées aux grandes villes, et les charges sans compensation et sans limites imposées aux campagnes au profit des villes qui ont obtenu et exploitent tous les monopoles.

Les entreprises de vaisseaux à vapeur, dont l'État a voulu se charger pour le bénéfice de quelques ports, coûteront aux contribuables 56 millions en capital, 17 millions de frais d'exploitation ; et le gouvernement,

qui veut tout entreprendre et empêche tout ce qu'il ne fait pas, est dans l'impossibilité, par ce système, de créer une marine à vapeur capable de lutter avec celle de l'Angleterre, où tout est confié à des compagnies plus économes, plus habiles, et dont les ressources dépassent celles du gouvernement le plus puissant.

Le sacrifice fait par l'État en faveur de la ville de Bordeaux est une considération qui ne doit sans doute ni empêcher, ni retarder l'exécution de cette grande ligne de chemin de fer, mais qui mérite d'être apprécié, dans l'évaluation des sommes à avancer par le trésor pour assurer la concession de ce chemin de fer.

Chaque département étant également imposé mérite d'appeler à un égal titre la sollicitude du gouvernement, et réclame de même des améliorations aussi utiles aux populations que des chemins de fer.

§ 10. *De l'injustice et des dangers de la classification des chemins de fer, en lignes politiques et d'état, en lignes principales et secondaires.*

Les grandes villes de commerce et de fabrique et les ports de mer s'étant attribués tous les monopoles et une inégale répartition dans la distribution ou l'emploi des impôts publics, il a fallu colorer ces priviléges, obtenus ou réclamés au préjudice des populations des campagnes, par des dénominations spécieuses, telles que routes royales, routes stratégiques, chemins de fers politiques ou d'état, lignes principales ou secondaires.

Ces classifications servent à motiver aux yeux des personnes abusées les préférences accordées aux grandes villes et aux localités favorisées; et le délaissement funeste des autres contrées les plus nombreuses. Les plus pauvres toujours froissées en est la conséquence.

Dans les pays bien réglés et rapidement prospères, ces classifications sont et doivent être inconnues. Chaque canton, chaque village a les mêmes droits à l'emploi, dans son territoire, des fonds destinés aux travaux publics. En Angleterre comme aux Pays-Bas, en Suisse et aux États-

Unis, toute grande route est entretenue aux frais de la paroisse traversée, et des voyageurs qui en profitent. On ne frappe pas de contributions les habitants du pays de Galles et de l'Écosse pour ouvrir et entretenir de grandes routes aux abords de Londres, de Bristol et de Liverpool. On n'impose pas la Flandre maritime pour établir des routes, des canaux et docks à Amsterdam et dans la banlieue. Par ce système d'exécution aux frais des populations intéressées, commandé par la prévoyance et l'équité, on est arrivé à créer des communications sans nombre et parfaitement entretenues. On peut aller de Londres à Bristol, à Liverpool, à York, par vingt routes paroissiales aussi belles que les routes les plus directes qu'on nommerait royales en France. Il en est ainsi en Suisse et aux États-Unis; beaucoup de belles routes sont ouvertes et se multiplient, chaque année, entre les diverses villes, parce que chaque commune, conservant et dirigeant l'emploi des contributions, exécute des chemins de commune à commune, qui s'unissent et forment un réseau complet dans toutes les directions. Chaque petite ville, chaque commune veut attirer chez elle le commerce et les voyageurs par d'excellents chemins. La classification déjà si injuste et si funeste de routes royales, routes départementales, qui a pour résultat de frapper de contributions pour les travaux des routes les communes qui en sont éloignées et n'en profitent pas, serait désastreuse, si on étendait cette inique et déplorable dénomination aux lignes de chemins de fer.

Le ministre doit déjà pressentir, par les sollicitations ardentes des députations nombreuses dont il est obsédé, le péril immense et imminent d'un projet de classification en lignes d'état, lignes principales et secondaires. Il doit reconnaître qu'une telle détermination produirait une explosion de mécontentement, parce qu'elle serait en réalité et imprévoyante et désastreuse.

Toute ligne de chemins de fer, comme toute grande route, doit être ouverte et entretenue aux frais des localités qui les réclament, ou des voyageurs qui en profitent.

On propose donc de renoncer à ces chimériques dénominations qui colorent des préférences et conduisent à des inégalités ou à des injustices dans l'emploi des impôts. Il n'est pas plus équitable de faire payer aux habitants des montagnes un chemin de fer ouvert à cinquante lieues de

leur résidence que de les imposer pour des salles de spectacle, les églises et les ponts des grandes villes. Maintenant on frappe les agriculteurs de contributions excessives employées à des dépenses improductives et de luxe, et on s'étonne de leurs plaintes et de leur mécontentement.

Supposez que l'élite de la population des campagnes du royaume soit réunie dans une vaste plaine, et qu'on propose à cette assemblée de contribuer par des taxes nouvelles à la construction des grandes lignes de chemins de fer, principalement utiles aux grandes villes; sur un million de personnes, pas une voix ne s'élèverait en faveur de cette demande. Dès lors, des décisions contraires aux vœux, comme aux intérêts de l'immense majorité des populations, doivent être rejetées comme injustes et imprudentes.

On dira que la France est représentée par les Chambres et qu'elle doit se soumettre aveuglément à leurs décisions, comme si la majorité des populations les avait ordonnées.

Mais les Chambres n'ont pas le droit, même par des lois, de violer les principes, le texte formel de la Charte, qui prescrivent de ne pas frapper toutes les populations de contributions au profit de quelques localités privilégiées.

Les chemins de fer sont éminemment et exclusivement favorables à la prospérité et à la défense des contrées traversées; les habitants de ces localités doivent donc contribuer en raison des bénéfices qu'ils en retireront.

D'ailleurs, les inconvénients signalés découlent de l'inégalité dans la répartition du nombre des députés; plus des deux tiers des membres des deux Chambres appartiennent aux trois millions d'habitants des villes, et un tiers à peine aux trente millions d'habitants des campagnes; de cette inégale représentation des intérêts rivaux et souvent contraires, découlent les monopoles et les malheurs publics; et on ne saurait y remédier promptement qu'en adoptant d'abord le système d'une administration tutélaire comme celle de tous les états représentatifs parfaitement institués, consolidés et très-prospères.

On ne peut méconnaître que plus les villes ont obtenu de faveurs et de monopoles au préjudice des campagnes, plus elles sont opulentes,

plus aussi elles ont de moyens et souvent de volonté d'acquérir de nouvelles faveurs.

Relativement aux chemins de fer, on doit considérer chaque ligne soumissionnée par des compagnies, aux conditions fixées invariablement pour toutes, comme utile et nationale, dans quelque localité que le projet ait été tracé. Plus tard d'autres lignes viendront s'y coudre et formeront un ensemble complet.

§ 11. *Le projet du gouvernement d'ouvrir cinq grandes lignes aux frais de l'état, est un ajournement indéfini de l'exécution de ces travaux, et surtout un obstacle insurmontable à des entreprises de chemins de fer par des compagnies.*

Le gouvernement, par ce projet de loi, ne choisit pas entre les lignes rivales, destinées à joindre les points extrêmes et éloignés qu'il indique. Ainsi les populations intéressées à chacune des directions en concurrence, vont continuer, de session en session, à se coaliser, à envoyer des députations pour soutenir leurs intérêts. L'animosité croîtra d'année en année; le ministre sera de plus en plus indécis. S'il adopte un tracé, un ministère nouveau en préférera un différent. A la première guerre, toutes les entreprises seront ajournées; et dans vingt ans, dans un siècle peut-être, ces chemins ne seront pas terminés. C'est ainsi, on doit le répéter sans cesse, que les canaux exécutés par l'État sont restés un siècle inachevés et improductifs en France, comme en Espagne et en Allemagne.

Puisque l'État se propose de construire lui-même ces lignes, il est évident qu'il ne saurait admettre des compagnies qui les soumissionneraient. Il empêchera donc, par toutes ces causes, l'ouverture des principales lignes, considérées d'ailleurs, et avec raison, comme les plus productives et les premières à exécuter.

Le projet de loi est donc, en définitive, une proposition formelle contre l'établissement, en France, d'un réseau de chemins de fer.

Ce n'est pas ainsi qu'on a procédé en Angleterre, aux États-Unis, et même en Allemagne.

Chaque compagnie fait le libre choix de sa direction ; elle intéresse les populations des villes et des campagnes, et présente sa soumission au gouvernement, qui toujours l'accueille avec sollicitude et faveur, et souvent lui procure des fonds ou des avantages signalés.

Ces entreprises, d'abord de peu d'étendue, se sont prolongées, avec le temps, par le concours de compagnies nouvelles ; et il est arrivé que, de proche en proche, on a obtenu de grandes lignes par l'union des fractionnements de chemins et par l'accord parfait des compagnies que tout conviait à s'entendre.

§ 12. *Projets de concession des lignes de chemins de fer à des compagnies exécutantes à leurs frais et périls, chargées à perpétuité de leur exploitation et de leur entretien.*

La France veut un réseau de lignes de chemins de fer, dans un prochain délai, aux conditions les plus favorables, et sans accroître les charges dans les localités qui n'en profiteront pas directement.

Ces vœux ne peuvent être remplis que par des compagnies, concessionnaires de ces entreprises à leurs frais et périls.

Mais des compagnies ne peuvent soumissionner des travaux, en France comme dans les autres États, que lorsque les clauses des traités sont équitables et protectrices.

Il faut d'abord accorder la perpétuité des concessions et la propriété incommutable, pour garantir les compagnies des confiscations, des actes arbitraires et des charges exceptionnelles qu'autorise la clause des concessions à terme.

Les votes récents et spontanés des contrées qui sollicitent la préférence dans le choix des lignes rivales de chemins de fer, révèlent avec quelle facilité le gouvernement pourrait développer et fonder à jamais le système d'association, fécond en prodiges dans les États libres.

Jusqu'ici cette heureuse intervention du pays a été dédaignée et même repoussée ; et on ne peut se défendre d'une douloureuse et presque désespérante impression, lorsque les premiers administrateurs calomnient tout

à la fois la France et les associations, et étouffent, par leurs mesures, les plus puissants éléments de prospérité et de puissance nationales.

Les populations françaises ont, plus que toutes autres, l'amour de la sociabilité et le génie des associations; mais la législation s'interpose entre elles, brise les liens intimes qu'elle devrait multiplier, suscite des rivalités dangereuses, et prépare des malheurs irréparables.

Le succès d'une association véritable, soumissionnaire de chemins de fer ou de toute autre entreprise, exige le concours des localités, les souscriptions des propriétaires intéressés à l'exécution des travaux, l'intervention des capitalistes, des allocations du gouvernement, et une parfaite législation.

Nous avons fait connaître les dispositions législatives instituées par Henri IV, et admises, depuis son règne, dans tous les États enrichis par des associations : nous en réclamons les avantages.

Le gouvernement obtient, par de grands travaux productifs, des revenus plus considérables, un développement rapide de prospérité, l'aisance des classes ouvrières, une sécurité générale; il se montre donc prévoyant et juste, lorsqu'il achète ces immenses avantages par une allocation nécessaire au concours des associations.

Les propriétaires des localités, encouragés par la protection offerte, par les subventions et les garanties du gouvernement, s'empressent toujours et s'honorent d'intervenir dans les associations; ils ne peuvent avancer des capitaux, mais ils s'engagent pour les pertes ou les bénéfices de la somme qu'ils souscrivent. Dans le cas même où l'entreprise ne serait que peu productive, ils retireraient encore des profits par la plus value de leurs propriétés, due à l'exploitation du chemin de fer qu'une association parvient toujours à terminer promptement.

Les principales conditions étant remplies, il ne manque plus alors à l'organisation d'une compagnie de chemin de fer que le concours des grands capitalistes chargés d'avancer à l'association, pour le compte des propriétaires, les fonds nécessaires aux travaux.

Un banquier ne peut et ne doit intervenir qu'en qualité de caissier général, réunissant les capitaux dispersés, et offrant toute garantie pour la conservation des fonds et pour leur emploi régulier, conformément aux statuts de la société.

Le banquier le plus riche qui se rendrait actionnaire, pour une grande partie de son capital, dans des entreprises de chemins de fer ou de canaux, serait bientôt compromis; il faut que l'argent qui sort de son trésor y rentre avec profit dans un court délai; c'est par une perpétuelle et rapide circulation des fonds qu'il se rend utile et qu'il s'enrichit.

Il y a donc eu double erreur dans les concessions, faites directement à des banquiers, des chemins de fer et des canaux. Les banquiers ont supposé, dans une confiante illusion, que des souscripteurs s'empresseraient de se mettre à leurs lieu et place et de leur apporter des bénéfices. Le gouvernement, en traitant directement avec des banquiers, les a forcés de ne délivrer que des actions au porteur, et de les livrer au jeu de la Bourse, désastreux pour le public ignorant.

Le gouvernement, jusqu'alors inutilement prévenu, doit enfin reconnaître que les banquiers, sans doute indispensables, ne doivent arriver qu'après les propriétaires, et ont pour mission spéciale de s'interposer entre ces propriétaires et les petits capitalistes qui ont besoin de gérants responsables de leurs fonds à prêter.

Ces observations, qui ne sont que le résumé des faits observés, conduisent à trouver le meilleur système d'associations pour l'exécution de grandes entreprises.

Nous prendrons pour exemple les chemins de fer de Paris à Dunkerque par Saint-Quentin et celui de la Bourgogne.

Le gouvernement pourrait accorder la concession à perpétuité, en toute propriété incommutable, aux compagnies qui s'engageraient à exécuter, dans un délai de six ans, les grandes lignes divisées en sections de quinze à vingt-cinq lieues:

1° La section du chemin de fer de Paris à Compiègne;
2° La section de Compiègne à Saint-Quentin;
3° La section de Saint-Quentin à Cambrai;
4° La section de Cambrai à Valenciennes;
5° La section de Cambrai à Lille;
6° La section de Lille à Dunkerque, à Calais.

Les chemins de fer de chaque section seraient exécutés sur les mêmes

dimensions, en sorte que les locomotives suivraient, sans rompre charge, toute la ligne de Paris à Dunkerque.

La ligne de Paris à Dijon, à Lyon et à Strasbourg serait de même partagée en plusieurs sections et confiée à diverses compagnies, savoir : 1° de Corbeil à Montereau; 2° de Montereau à Tonnerre; 3° de Tonnerre à Dijon; 4° de Dijon à Châlons; 5° de Châlons à Lons-le-Saulnier, aux mines de sel de Montmorot; 6° de Dijon à Besançon; 7° de Besançon à Mulhausen.

Il en serait de même des autres lignes proposées.

Mais, dira-t-on, aucune compagnie ne se présentera pour soumissionner ces entreprises?L'explication du système financier proposé lèvera les doutes des personnes qui ont quelque expérience des grands travaux.

Système financier.

Le gouvernement prendrait l'engagement de payer, comme maximum et encouragement pour les premières entreprises, 10,000 francs par an et par lieue de 4,000 mètres à chaque compagnie, à dater de la première année; 15,000 francs la deuxième année; 20,000 francs la troisième année; 25,000 francs la quatrième année, et 30,000 francs la cinquième année, et pendant trente-sept ans.

Le gouvernement n'interviendrait ni dans la direction des travaux, ni dans l'augmentation des dépenses; mais il obligerait chaque compagnie d'attacher à l'entreprise un ingénieur des ponts et chaussées en activité ou en retraite, avec le titre et les appointements d'ingénieur directeur des travaux.

A l'aide de ces clauses offertes, les compagnies s'organiseraient à l'envi, recevraient les souscriptions des propriétaires et des capitalistes, des localités, et s'adresseraient alors à des banquiers qui leur avanceraient des fonds, sous la garantie des actionnaires, et surtout de l'État pour les annuités promises.

Le gouvernement, avec une somme au plus de 15 millions par an, à payer pendant trente-huit ans, déterminerait l'exécution de cinq cents lieues de chemins de fer dans un délai de moins de six ans. En compensation et en remboursement de ces avances, il retirerait, chaque année, plus de 15 millions par l'accroissement de tous les impôts.

Cette combinaison financière, où les avantages à offrir aux associations sont portées à l'extrême, est presque identique avec la mesure proposée dans les autres chapitres, d'avancer à chaque compagnie 600,000 francs par lieue, sans intérêt pendant douze ans.

Le nouveau système est plus favorable au trésor.

En effet, le concours des banquiers, appelé directement par les compagnies, ôte au gouvernement une grande responsabilité. D'ailleurs, des banquiers sont plus capables qu'une grande administration de tenir avec les compagnies la comptabilité des avances, et de surveiller l'exécution des contrats. Enfin, des banquiers n'ont pas d'abus de pouvoir à commettre; ils se trouvent incorporés dans les entreprises, et les secondent efficacement.

Nous avons la conviction qu'avec de telles conditions, des concessions de mille lieues de chemins de fer seraient soumissionnées en peu de mois par des associations locales fort respectables, et offrant toute sécurité aux actionnaires et au gouvernement.

Si, par l'accroissement du nombre des compagnies, l'État avait plus de sommes à payer, il recevrait, de nécessité, une augmentation correspondante des impôts de toute nature dans toutes les contrées traversées, et la France obtiendrait une prospérité rapide et extraordinaire.

Le gouvernement, en se bornant à donner son concours financier aux associations les premières organisées, échapperait aux débats animés et bientôt funestes entre les contrées rivales. Il dirait à chaque compagnie : Apportez-moi les souscriptions des propriétaires des localités pour la totalité du montant de l'entreprise, calculée à raison de 600,000 francs par lieue, et je soumettrai aux Chambres votre demande, en promettant d'accorder 30,000 francs par lieue, pendant trente-sept ans, à dater de l'achèvement des travaux, et un intérêt de 10,000 à 30,000 francs par lieue pendant l'exécution des ouvrages.

Lorsque les premières entreprises auraient inspiré toute confiance par de grands bénéfices, le gouvernement recevrait des soumissions de compagnies qui ne demanderaient plus, par lieue, que des annuités de 20,000, 10,000 francs et beaucoup moins encore, pendant trente-sept ans, comme subvention.

La loi, pour prévenir les jeux de bourse, imposerait l'obligation de n'émettre que des actions nominales, dont les souscripteurs seraient responsables jusqu'à l'époque de l'ouverture des travaux.

Lorsque des compagnies présenteraient en concurrence des lignes rivales, le gouvernement soumettrait toutes les propositions aux Chambres chargées de choisir et de voter les propositions les plus avantageuses à l'État.

Par un tel système prévoyant, chaque ligne de chemin de fer, supposée productive, est soumissionnée par une association ; on laisse à chaque contrée l'espérance d'en créer. Le gouvernement n'adopte et ne repousse aucun projet ; il intervient, comme puissance tutélaire et souverainement juste, pour encourager l'exécution des améliorations, en offrant à toutes les associations du royaume les mêmes clauses et les mêmes avantages.

C'est par une telle prévoyance que le gouvernement parviendra, en multipliant les associations, et en assurant la prompte exécution des grandes lignes de chemins de fer, de toutes part réclamées, à éteindre les divisions intestines.

§ 13. *Réfutation des objections contre le système exclusif de l'intervention des véritables associations pour l'exécution des chemins de fer.*

1re Objection. — *Les compagnies de chemins de fer, en France, sont ruinées ou en perte et découragées ; toutes souhaitent résilier leurs contrats, et demandent au gouvernement de reprendre leurs entreprises. On ne peut donc espérer des soumissions de nouvelles compagnies pour de nouveaux chemins de fer.*

Réponse. — Les concessions de chemins de fer ont été données, sans concours, à des financiers spéculateurs privilégiés, au préjudice des véritables associations, qui avaient soumissionné les mêmes entreprises à des conditions plus favorables pour le pays.

Ces financiers, n'ayant ni les connaissances d'ingénieurs expérimentés,

ni le concours des localités, ne sont intervenus que par spéculation, et dans l'espoir illusoire de placer immédiatement leurs actions à la Bourse.

Ces financiers, admis par la préférence administrative dans ces entreprises, veulent en sortir promptement avec profit et par une nouvelle faveur.

Les compagnies formées par ces financiers n'ont donc ni le caractère des véritables associations, ni donné les résultats qu'elles procurent généralement. Les agents de ces compagnies, étrangers aux localités, ne consultent pas les vœux et les intérêts des propriétaires, et se mettent en hostilité avec le plus grand nombre.

Les actions au porteur, que ces compagnies émettent, passent sans cesse de main en main, comme des billets de banque; les actionnaires ne prennent intérêt qu'au cours de la Bourse; ils ne visitent pas les travaux, assistent rarement aux assemblées, et n'acquièrent presque jamais l'instruction utile que donne l'administration des travaux des associations aux actionnaires sérieux.

Les associations de propriétaires des localités, au contraire, forment des administrateurs, des comptables, et n'excluent pas les banquiers, qui sont toujours utiles, même indispensables, lorsqu'ils n'arrivent qu'avec le concours et la garantie des propriétaires souscripteurs.

Si, dans une pensée ennemie de la France, on avait voulu étouffer l'esprit d'association, ou l'empêcher de naître, on ne pouvait inventer un procédé plus certain de remplir ce but, qu'en créant des simulacres de malheureuses associations, qu'en réservant les entreprises, par privilége, à des spéculateurs qui ne connaissent pas les travaux, et n'y prennent aucun intérêt réel.

Les mêmes erreurs ont été commises en Allemagne, et ont produit partout les mêmes résultats.

2e Objection. — *Puisqu'on suppose que des associations organisées par l'attrait d'un revenu garanti de* 30,000 *francs par lieue, procureront un accroissement de revenus publics de la même somme, le gouvernement, en exécutant lui-même les chemins de fer, obtiendrait des résultats aussi avantageux, et, en outre, il resterait seul propriétaire des chemins de fer.*

Réponse.— L'expérience de tous les temps, et dans tous les pays, dément cette supposition.

Une association ne confie ses intérêts qu'aux hommes les plus capables. Avec le temps, son administration perpétuelle s'éclaire, se perfectionne; elle fait des essais, des recherches et des sacrifices pour obtenir des améliorations.

Avec le temps, au contraire, les ministres changent, ont des successeurs dirigés par d'autres prédilections. Tous sont incités à nommer, pour directeurs des travaux, plutôt des protégés, des solliciteurs importuns, que les hommes les plus capables.

Au premier embarras financier, les ministres suspendent les travaux; souvent encore ils modifient les projets, sous le prétexte d'économie.

Par une constante contradiction, ils donnent la préférence à des travaux de luxe, aux ouvrages en pierre de taille, trois et quatre fois plus chers. Les entreprises sont conduites avec lenteur, rarement achevées, et jamais complétement entretenues.

En sorte que, d'après les probabilités, les travaux utiles dirigés par le gouvernement coûtent deux et trois fois plus de temps et d'argent que ceux des associations. D'où il résulte que les entreprises du gouvernement n'étant pas achevées, ne procurent aucun bénéfice, ni à l'agriculture, ni au commerce des localités. Il n'y a donc aucune compensation, ni aucune espérance d'obtenir, par un accroissement des impôts, le remboursement des sacrifices imposés au pays pour des constructions de canaux et de chemins de fer.

D'autre part, comme l'État paye les entreprises par les contributions, il fait supporter toutes les dépenses par la génération actuelle, qui n'en profite pas, et qui témoigne son juste et général mécontentement.

Le gouvernement confiant la direction suprême de toutes les entreprises à une seule personne, le directeur général qu'il nomme doit être de nécessité plutôt un administrateur, un homme de cour et de salon qu'un savant ingénieur; dès lors, le directeur doit porter envie aux ingénieurs de talent et les repousser avec une implacable haine. Il ne peut connaître ni comprendre les découvertes, ni en ordonner les applications. Un pays soumis à une telle fatalité reste donc forcément stationnaire relativement aux États libres où tout s'exécute par des associations.

C'est uniquement à l'intervention trop absolue du gouvernement fran-

çais dans les entreprises qu'il faut attribuer l'infériorité de nos voies de communication, qui frappe les regards des voyageurs les moins attentifs, en traversant les frontières du royaume, du Nord et de l'Est.

Tout conseille donc de convier les associations à s'organiser et de leur confier les améliorations de toute dénomination à entreprendre.

3e Objection. — *La France manque de capitaux; les associations ne sauront pas se procurer les emprunts nécessaires aux entreprises de chemins de fer.*

Réponse. — Depuis vingt-cinq ans cette objection est chaque année reproduite; et cependant, pendant cette période, des Français qui ne pouvaient placer leurs fonds dans de véritables et nationales associations repoussées ou ruinées, ont engagé et perdu un milliard dans les emprunts d'Espagne et des républiques d'Amérique, dans des entreprises aventureuses en Belgique et en France même. Les fonds ne manquent pas en France, mais la confiance est perdue; et il dépend du gouvernement de la rétablir, en instituant les associations par une législation sage et prévoyante.

La plus grande entreprise de chemins de fer ne demande que des bras et la nourriture des hommes et des chevaux dont la France abonde. La production et la valeur des rails, des travaux d'art, des terrassements sont représentées, en dernière analyse, par des journées d'hommes et de chevaux. Quant aux terrains à exproprier, il est facile d'obtenir des propriétaires leurs offres de recevoir le payement des indemnités en actions de l'entreprise.

En définitive, il ne manque à la France qu'une bonne législation des travaux publics, sans laquelle les associations ne doivent pas, ne peuvent pas s'organiser.

4e Objection. — *Le gouvernement, en se réservant les entreprises, s'attribue dans les Chambres et le pays une grande influence que l'intervention des associations lui ferait perdre.*

Réponse. — Le ministère, maître de déterminer l'emploi de six cents millions destinés aux chemins de fer, de nommer à mille places nouvelles,

d'accorder à des contrées privilégiées des moyens de prospérité et de les refuser à d'autres; de contracter des marchés pour les rails, les locomotives, etc., oblige le pays et les Chambres de solliciter et se procure les avantages et les illusions d'un pouvoir sans limite. Mais en réalité chaque faveur accordée fait dix mécontents. Ainsi, plus il étend ses attributions, plus il soulève de haines, plus il compromet le gouvernement qu'il est chargé de faire aimer.

Les contribuables, d'ailleurs, de plus en plus imposés par les nécessités de ce système, comparent avec regret le présent au passé, et sont disposés à accueillir toutes les nouveautés et à s'y précipiter avec frénésie.

§ 14. *De la loi du rachat des canaux, par expropriation forcée, pour cause d'utilité publique.*

Depuis les lois impitoyables qui ont dépouillé les hôpitaux, les colléges et les villes des propriétés et des rentes destinées, par de généreux donataires, à procurer des secours aux malheureux et de l'éducation à leurs enfants; depuis les lois de spoliation de la même époque, qui ont enlevé aux villes et aux provinces la propriété des canaux qu'elles avaient exécutés à grands frais et qu'elles entretenaient avec vigilance, il n'a pas été présenté, pendant cinquante années de révolution, une proposition législative plus funeste et plus contraire aux droits sacrés et aux principes d'économie politique, que le projet de rachat des canaux des compagnies, par expropriation forcée, et sous le prétexte d'utilité publique.

En 1793, il est vrai, les contrées traversées par les canaux de Briare, d'Orléans, de Languedoc, etc., demandèrent à la Convention d'exproprier les compagnies concessionnaires à perpétuité de ces canaux, et d'en supprimer ou d'en réduire les tarifs; mais cette assemblée, la plus audacieuse, recula cependant devant l'autorité d'un contrat solennel; elle comprit qu'en brisant un traité sacré, elle repousserait à jamais l'intervention des compagnies concessionnaires, à leurs risques et périls, des entreprises; que le décret demandé serait une révocation des décrets de 1791 et 1792, qui conviaient, par une législation de haute sagesse, les compagnies à

à exécuter des canaux; qu'il priverait la France des bienfaits signalés que les associations procurent dans les États où la foi publique est inviolable.

La proposition que la Convention n'a voulu ni discuter, ni présenter, et qu'elle a repoussée comme une violation d'un contrat, et surtout comme une faute grave, on demande, en 1842, de l'adopter.

Ce projet de loi est la conséquence nécessaire du premier projet destiné à donner à l'administration l'exécution des grandes lignes de chemins de fer. Nous avons montré l'injustice, les dangers d'un pareil système.

Ce projet de loi est surtout le complément du décret imprévoyant qui a supprimé les droits de barrière sur les grandes routes, en frappant les populations des campagnes de l'impôt du sel, du produit annuel de 60 millions; en les déshéritant d'une juste part dans la distribution et l'emploi de ces 60 millions consacrés aux travaux publics; et en leur accordant, pour toute compensation, la corvée, ses excès, ses abus.

Par la loi proposée, si elle était adoptée, le ministère porterait une main sacrilége sur la législation de haute sagesse et d'immortelle mémoire de Henri IV; sur les monuments utiles du XVII^{e} siècle, élevés par les plus grands ministres, Sully, Richelieu, Colbert; sur les premiers canaux ouverts en Europe et cités comme des merveilles et comme des titres de gloire du grand siècle et du grand roi.

Par cette loi, la France deviendrait à jamais stationnaire et, relativement aux autres puissances, rapidement rétrograde; elle devrait renoncer aux prodiges qu'enfantent les associations.

Quelques considérations rendront évidentes l'iniquité et, plus encore, l'imprévoyance de la loi proposée.

Les ordonnances de concession des anciens canaux, rapportées dans le 1er volume, portent que les canaux sont concédés à perpétuité et en toute propriété incommutable. Ce texte formel a été adopté, après des modifications, pour prévenir les interprétations de la chicane et la violation de la foi publique engagée.

Dans le cas même où les propriétaires des canaux à exproprier offriraient au gouvernement d'en reprendre la propriété pour une somme convenue, il y aurait encore, selon nous, injustice et imprévoyance à accepter cette proposition.

Il y aurait injustice, puisque le capital de tous les canaux, supposé de soixante-huit millions, imposerait à chaque habitant une charge de deux francs pour l'unique profit des populations privilégiées qui jouissent déjà de l'avantage inappréciable d'une bonne navigation, refusé aux $\frac{9}{10}$ du reste de la France. Il y aurait en outre imprévoyance, puisque l'administration d'un grand pays est dans l'impossibilité de perfectionner et d'entretenir un canal avec autant d'économie et de vigilance qu'une compagnie responsable; en sorte que les frais de transport sur ces canaux acquis par l'État seraient, dans quelques années, beaucoup plus chers après la suppression des droits de navigation que maintenant, en raison des résultats opposés de deux administrations entièrement différentes.

Ainsi, la mesure réclamée en 1842 comme en 1793 par les populations riveraines, dans un intérêt mal compris, leur deviendrait à elles-mêmes très-préjudiciable. Nous citerons des faits à l'appui de ces observations.

Le gouvernement est chargé depuis des siècles de l'amélioration des rivières navigables où les canaux à exproprier débouchent; cependant elles restent dans l'état de nature comme aux temps de la Genèse; ou plutôt, les travaux entrepris, les ponts, les quais exécutés à Lyon, dans Paris même, ont tellement resserré et étreint les fleuves qu'ils ne sont pas navigables à la remonte. Nous avons prédit qu'à la première grande débâcle extraordinaire, Paris éprouverait de plus grands désastres que Lyon en 1840, et par les mêmes causes.

A une demi-lieue de Paris, à Charenton, au Port-à-l'Anglais, la navigation de la Marne, de la Seine, est interrompue pendant les basses eaux plusieurs mois chaque année : aucun travail d'administration n'a été entrepris.

Peut-on espérer que des canaux appartenant à l'État, éloignés de vingt lieues, de cent cinquante lieues de Paris, seront mieux entretenus et plutôt perfectionnés que la navigation des rivières destinées à l'approvisionnement de la capitale et délaissées depuis des siècles dans Paris et aux abords ?

On a proposé des projets de navigation dans la traversée de Paris,

mais nous avons montré, dans des mémoires, que les ouvrages projetés ne manqueraient pas d'inonder les campagnes riveraines de Bercy, d'Ivry, et tous les quartiers bas de la capitale, et d'occasionner d'incalculables dommages.

Ce projet de loi et les précédents, considérés sous un point de vue plus général, tendraient à enlever, à la France, même les avantages et les espérances d'un véritable gouvernement représentatif, reconquis par un demi-siècle de sacrifices immenses, par des révolutions sanglantes et par les efforts héroïques de deux générations. En effet, le gouvernement représentatif a pour but et pour résultats, quand il est parfait, de procurer aux populations laborieuses beaucoup plus d'aisance et de prospérité par des travaux productifs, nombreux et bien rétribués; beaucoup plus de sécurité par le respect inviolable des droits et des libertés que dans les états absolus.

Un véritable gouvernement représentatif, pour satisfaire à son principe, impose aux classes riches et éclairées l'obligation de consacrer gratuitement leur temps et leurs talents à l'administration du pays. Sous un tel gouvernement, les emplois sont des charges dont veulent et doivent s'affranchir les habitants qui vivent de l'emploi de leurs journées ou de leurs travaux.

Les habitants riches s'assemblent, se cotisent, s'associent pour entreprendre dans leurs localités des travaux utiles qui donnent de l'occupation, toute l'année, aux ouvriers de tous les métiers et en reçoivent des témoignages de reconnaissance.

Si les entreprises sont considérables, les propriétaires aisés, associés, demandent aux Chambres l'autorisation d'exécuter les canaux, les chemins de fer utiles à leurs contrées; les lois rendues avec empressement, les améliorations sont exécutées avec rapidité sans accroître les charges publiques.

Les membres des Chambres ont pour principal mandat de provoquer des associations, de s'inscrire en tête des listes de souscription, de s'occuper dans les commissions, et presque exclusivement, à entendre, dans les enquêtes, les intérêts divers, souvent opposés, et à dresser des traités de concession qui assurent le succès de ces entreprises.

C'est par ce concours persévérant des Chambres, des populations aisées

et éclairées, qu'on arrive à créer de véritables associations, et à exécuter par elles toutes les améliorations nécessaires à la prospérité et à la puissance du pays.

C'est par une telle intervention des Chambres et par leur sollicitude éclairée, qu'un gouvernement représentatif peut être considéré comme le plus habile et le meilleur des gouvernements.

Au lieu de cette belle organisation d'une nation où les facultés intellectuelles et financières de chacun sont employées gratuitement, par devoir et par dévouement, dans chaque localité, au bonheur des classes laborieuses, si un gouvernement imprudent veut s'emparer de l'administration des travaux, les diriger avec des agents soldés étrangers aux localités; s'il veut les ordonner avec un luxe ruineux, par le choix des tracés, des dimensions et des matériaux; s'il consacre les impôts des contrées pauvres à des améliorations exclusivement réservées aux contrées riches; un tel gouvernement, fût-il nommé représentatif, provoque des catastrophes par les mécontentements des populations délaissées, par l'exagération des impôts, et par l'accroissement de la puissance des États rivaux mieux réglés.

Nous confirmerons ces observations générales par des faits particuliers irrécusables.

Le principe du gouvernement représentatif étant appliqué, dans sa réalité providentielle, en Hollande, en Suisse, en Angleterre, chaque contrée jouit d'une administration représentative locale admirable. En Suisse comme en Hollande, les habitants aisés d'une contrée, d'une cité, ayant reconnu l'utilité d'un établissement national, conviennent, pour le fonder, de souscrire à raison d'un, deux, trois pour mille de leur fortune, estimée librement, sans contrôle et sur parole, par chaque riche habitant. L'établissement est construit et entretenu par les soins et aux frais des fondateurs et au profit de la population entière ou d'une catégorie spéciale d'infortunés, sans que les classes ouvrières non propriétaires qui participent aux bienfaits, soient appelées à contribuer dans les dépenses. La bienfaisance éclairée et spontanée des classes riches inspire le respect et le dévouement des autres classes, et rend une nation homogène, unie et puissante.

En France, au contraire, par une fausse application du système représentatif, on est arrivé à faire payer même les travaux de luxe en très-grande partie par les classes ouvrières, imposées, en raison de leur nombre, par les capitations des impôts indirects.

La loi d'expropriation des canaux aurait pour résultat de fonder à perpétuité le système déplorable de faire payer les travaux par ceux qui n'en profitent pas, par les classes ouvrières éloignées.

Lorsque l'administration sera propriétaire de tous les canaux et disposera de l'emploi arbitraire des impôts consacrés aux entreprises publiques, jamais les 1500 cantons, qui n'ont pas même de routes vicinales praticables, ne seront comptés, à l'avenir comme par le passé, dans l'état de répartition des fonds destinés aux améliorations.

L'administration réservera toutes les ressources publiques à des entreprises fastueuses, improductives, ruineuses, décorées des noms pompeux et dérisoires de grandes voies intérieures royales, stratégiques, politiques, d'État, allant de Marseille au Havre, de Dunkerque à Nantes, à Bordeaux; comme s'il n'était pas évident que, dans un prochain avenir, les communications entre ces ports, pour les marchandises, seront exclusivement établies à des prix trois et quatre fois plus bas, par les navires à vapeur, lorsqu'une administration intelligente en aura confié la construction et l'exploitation à des compagnies, comme en Angleterre.

Interprétons nettement l'esprit de la proposition d'expropriation des canaux; la loi proposée déclarerait que les associations qui seront parvenues, par une espèce de prodige, à échapper à tous les hasards, à la malveillance d'une administration ennemie des compagnies, et qui auraient créé un canal ou un chemin de fer, très-fréquenté, très-utile, seraient dissoutes et remboursées; et que les associations au contraire qui, sous une influence pernicieuse, n'auraient pu terminer, ou ne retireraient pas de profits, seraient de même expropriées, mais sans indemnité quelconque dans le délai fatal fixé.

Il est évident qu'une telle loi serait la condamnation en dernier appel des associations poursuivies sourdement, avec une profonde habileté et un acharnement infatigable, depuis vingt-cinq ans.

Les lois proposées étant votées, le gouvernement nommé représentatif

ne serait plus qu'une fiction, qu'un moyen d'exagérer les impôts, qu'une cause de perturbations, de dangers politiques et de révolution.

On ne peut pas véritablement appeler représentatif un gouvernement où cent millions d'impôts, prélevés en grande partie sur les campagnes, consacrés aux travaux publics, sont exclusivement réservés à quelques contrées privilégiées, en possession de tous les monopoles;

Où les habitants de plus de la moitié des cantons du royaume payent par tête trente-huit francs, ne reçoivent pas, pour les services publics, quinze francs par an, et sont appauvris par les contributions dont l'emploi est affecté aux établissements des grandes villes;

Où la direction suprême des canaux et des chemins de fer est livrée à des commis de la capitale, qui n'ont jamais exécuté ni canaux, ni chemins de fer;

Où cinq cents ingénieurs du plus grand mérite, d'une expérience consommée, sont réduits au métier de chef de bureau ou de comptabilité, et livrés à l'arbitraire d'administrateurs qui les déplacent en privant les localités et eux-mêmes des bénéfices de leurs connaissances spéciales :

Où l'on dénie aux Chambres le droit d'enquête publique sur les projets de travaux proposés; où elles sont presque forcées de voter à la hâte des lois improvisées dans les bureaux des commis ministériels, uniquement appliqués à consolider et étendre leurs attributions, à chaque révolution des ministères;

Où le pouvoir d'administrer presque souverainement est conquis par des orateurs éloquents, d'autant plus facilement heureux dans leurs brillantes improvisations qu'ils sont plus étrangers à toute spécialité; où le droit de commander est ainsi donné à ces orateurs qui ne sauraient remplir les emplois des derniers fonctionnaires sous leurs ordres, et qui se trouvent obligés, à leur avénement, de demander des instructions et des conseils à leurs subordonnés.

La Chambre des députés, en concédant au ministre le pouvoir d'exécuter et de diriger les grands travaux aux frais des contribuables, consentirait à l'abdication de ses principales attributions; elle n'aurait plus d'autres occupations que d'assister à des séances académiques, que de se livrer à des discussions appelées politiques, et en réalité personnelles, à

des débats pleins d'attraits pour les grands acteurs vainqueurs des portefeuilles, et pour leurs amis solliciteurs de tous les hauts emplois.

L'intervention des Chambres, dans l'examen des projets de travaux à exécuter par le gouvernement, ne saurait être qu'une vaine fiction et la complicité de grandes injustices. En effet, lorsque des députations coalisées de grandes villes ou de départements riches, disposant, par leur influence ou par leur nombre, de la majorité de la Chambre, et par conséquent du ministère, viennent lui demander de prélever, par an, sur les impôts payés par tous, cent millions, par exemple, pour l'unique profit de leurs contrées privilégiées, il est évident que les mandataires isolés des départements pauvres et sacrifiés n'ont nulle possibilité de défendre avec succès les intérêts généraux compromis et les intérêts de localité méconnus, qui sont confiés à leur zèle.

Plus les grands travaux proposés à exécuter par l'État sont vastes et fastueux, plus ils doivent être fatals au pays par l'exagération des dépenses et des impôts, plus il y a de probabilité et de certitude même qu'ils seront votés, parce que les représentants des localités favorisées, appuyés par le ministère, obtiendront une facile majorité.

Dans une telle situation, on ne doit pas s'étonner de l'augmentation des charges, des troubles intérieurs et des avertissements sévères d'hommes d'état consciencieux, qui montrent l'abîme financier où l'on marche, et les malheurs publics dans un prochain avenir.

Dans nos convictions, les anciennes lois présentées, et maintenant reproduites, raviraient bientôt à la France les bienfaits du gouvernement représentatif, et violeraient implicitement les dispositions fondamentales de la Charte.

Cependant la puissance sans limite donnée à un pays, par un gouvernement représentatif parfait, est plus que jamais indispensable à la France, en présence des coalitions séculaires, non brisées, des souverains d'Europe contre elle. Sans cette influence de nos institutions libérales, qui nous ont acquis la sympathie des peuples, la lutte désormais serait inégale ou plus prolongée.

Les enseignements du passé conseillent de rejeter les lois présentées,

ou de les amender dans un esprit contraire aux intentions qui les ont dictées autrefois.

En combattant les projets de loi proposés sur les travaux publics, loin de nous la pensée d'en attribuer, contre l'évidence, l'initiative au ministre de ce département.

Nous avions, au contraire, la conviction que ce ministre, d'une instruction profonde comme publiciste et comme législateur, d'un patriotisme et d'un dévouement éprouvés, aurait la puissance de sa volonté et la gloire du succès des améliorations qu'il méditait. Cependant, déjà, le ministre de l'intérieur, également éclairé, animé du même courage et des intentions les plus dignes, n'avait pu, au même ministère, réaliser ses vues d'ensemble et de progrès complets.

Il faut le reconnaître, l'ornière de la centralisation administrative s'agrandit chaque jour. Une fois le char engagé dans la voie profonde, il faut la suivre ou verser; les hommes d'État les plus exercés se fatiguent; les rênes se brisent, par leurs efforts courageux, entre leurs mains impuissantes.

Espérons que le ministre actuel, encouragé par la Chambre, secouera le joug que subit le pays; que, nouveau Sully, il rétablira la législation de Henri IV, et, par elle, restituera à la France le premier rang parmi les nations, où elle s'est élevée et maintenue pendant des siècles, sous l'influence des meilleures institutions de l'époque.

Malgré la persévérance subalterne, jusqu'ici victorieuse, à repousser les associations, à s'emparer des canaux exécutés par elles, et des nouvelles entreprises, nous poursuivrons avec confiance la tâche que, depuis trente ans, nous avons entreprise, de prouver, par des écrits ou par l'exemple des travaux, les incontestables avantages des associations. Nous continuerons à défendre les principes d'économie politique, qu'on peut ainsi formuler.

Dans les États bien réglés, les travaux publics doivent être payés par ceux qui en profitent. On n'entreprend alors que des ouvrages productifs; on en confie exclusivement l'exécution et l'entretien aux associations concessionnaires à perpétuité, et les dépenses en sont remboursées par les générations successives.

Le projet de rachat, par expropriation forcée, des canaux exécutés par

des compagnies concessionnaires à perpétuité, étant une violation des contrats solennels et des principes admis comme des adages par les économistes, nous demandons le rejet de ce projet de loi.

§ 15. (a). *Comparaison des destinées probables de deux grandes nations rivales où tout était semblable, au point de départ, à 74 ans de distance, nombres, richesses, lumières, fabriques, commerce et puissance; dépensant, chaque année, 100 millions en travaux publics, et 40 millions en constructions de vaisseaux à vapeur; la première, par l'intervention exclusive d'associations concessionnaires à perpétuité des entreprises, et la seconde, par une administration centrale absolue.*

Administration centrale absolue.

Le gouvernement, prélevant les cent millions par des impôts, dépense, en frais de perception, 20 pour 100; les fonds sont improductifs pendant un an; perte 5 pour 100; perte totale 25 pour 100. Il alloue aux entrepreneurs des travaux 10 pour 100; il reste donc. . . . . 68 *millions et demi.*

Mais un gouvernement exécutant lentement, entreprenant un grand nombre d'ouvrages, qu'il n'achève que rarement, qu'il suspend pendant la guerre, qu'il n'entretient pas; après trente-sept ans, le pays aura réellement payé, avec les intérêts composés. . . . . 10 *milliards*, sans toucher aucun revenu de tous ces ouvrages laissés improductifs.

Après soixante-quatorze ans, la somme des impôts prélevés sur le pays sera, avec les intérêts, de. . . 60 *milliards.*

Système des associations.

Les associations s'administrant gratuitement par les intéressés les plus capables, les 100 millions sont intégralement et utilement employés. Les ouvrages s'achèvent rapidement, sont entretenus avec vigilance, se perfectionnent sans cesse; les revenus excédants s'emploient à ouvrir des embranchements qui rendent plus productives les lignes principales.

Après trente-sept ans, les associations protégées, encouragées et concessionnaires à perpétuité, ont créé des améliorations utiles d'une valeur de. . . . . 10 *milliards*; et chaque année le pays, comme les compagnies, en retire un revenu total de. . . . . 1 *milliard.*

Après soixante-quatorze ans, le capital accumulé sera de. . . 60 *milliards.*

Ainsi, plus le gouvernement de centralisation dépense de fonds en travaux, plus le pays est appauvri par les impôts perçus, plus il est affaibli, moins il est en état d'accroître et de multiplier les travaux nouveaux.

Plus, au contraire, les associations exécutent d'ouvrages à leurs frais et périls, plus la nation enrichie est capable de multiplier les associations nouvelles, et d'étendre le champ des entreprises ; plus les impôts produisent par une extension des prospérités, sans que les quotités des contributions soient augmentées. Après soixante-quatorze ans, la nation d'administration centrale et absolue s'est appauvrie de 60 milliards ; la nation d'associations s'est enrichie de cette même somme : différence, 120 milliards.

(b). *Des vaisseaux à vapeur construits par les deux nations rivales. Dépense par an, 40 millions.*

Administration centrale absolue.

Les 40 millions perçus par des impôts nouveaux se réduisent encore, comme ci-dessus, à 30 millions.

Un gouvernement construit plus chèrement ; il n'est pas commerçant ; ses vaisseaux, loin de donner des bénéfices, coûtent, chaque année, des frais considérables. Après quelques années, les 30 millions sont absorbés par les dépenses d'exploitation des vaisseaux en commission.

Après trente-sept ans, à peine le gouvernement aura-t-il un nombre de cent vaisseaux à vapeur, et il se trouvera dans l'impossibilité d'en construire davantage avec les 40 millions réduits à 30 millions, absorbés par les dépenses d'entretien. Pendant cette période, le pays aura dépensé, avec les intérêts composés, 4 milliards ; et, après soixante-quatorze ans, la dépense s'élèvera, sans jamais dépasser le nombre de cent vaisseaux à vapeur, à. . . . . 24 *milliards.*

Système des associations.

Les 40 millions employés, chaque année, en construction de vaisseaux à vapeur, suffiront à la construction de trente vaisseaux, qui produiront annuellement 20 pour 100 du capital, dont 8 pour 100 seront réservés à réparer et à remplacer les vaisseaux après quinze ans de service.

A l'expiration de la 37e année, les associations auront construit, mis en mer et en exploitation 1110 vaisseaux à vapeur, et elles retireront du commerce embrassant toutes les parties du monde un revenu net annuel de près de 200 millions, sans que les impôts du pays aient été augmentés.

L'accumulation de tous ces bénéfices, pendant une seconde période, avec les intérêts de trente-sept ans, peut être évaluée à. . . . . 24 *milliards*

La puissance relative des deux nations, d'après le nombre de leurs vaisseaux à vapeur, sera donc dans le rapport de 1 à 11, en trente-sept ans, et de 1 à 110 après soixante-quatorze ans. Le gouvernement de centralisation

aura atteint sa dernière limite d'efforts, et les impôts prélevés suffiront à peine à l'entretien de ses cent vaisseaux à vapeur; tandis que les associations, retirant un bénéfice net de 20 pour 100 de la valeur de chaque vaisseau, sont capables d'accroître progressivement le nombre des vaisseaux à vapeur, et de conquérir une incontestable supériorité.

(c). *Du nombre et de l'expérience des mécaniciens des deux nations rivales.*

Dans l'état de progrès des sciences physiques, les machines à vapeur nombreuses et parfaites procurent à la marine militaire d'aussi grands avantages que dans les fabriques; on peut donc considérer le grand nombre de mécaniciens exercés comme un élément de prospérité et de puissance nationales.

Puisque le gouvernement de centralisation ne parvient, avec la même somme annuelle, à exécuter que cent fois moins de chemins de fer en étendue et de vaisseaux à vapeur dans une période de soixante-quatorze ans, il s'ensuit que le nombre de mécaniciens capables de construire, de réparer, de conduire des locomotives et des machines à bord des vaisseaux, est aussi cent fois moindre, et que dès lors les fabriques de construction emploient dix fois moins d'ouvriers que chez le peuple qui a la prévoyance de tout confier aux associations, chaque année plus nombreuses, plus riches et plus entreprenantes.

(d). *De la situation des classes ouvrières des deux nations.*

Gouvernement de centralisation.

Le gouvernement de centralisation augmente sans cesse les dettes, les impôts, les agents pour les prélever, le nombre des soldats pour maintenir les mécontents. Il enlève à la production les fonctionnaires qu'il emploie; il rend la jeunesse oisive, improductive et solliciteuse. Il partage la population en deux

Système des associations.

Les associations créant des entreprises cent fois plus considérables, la plupart exécutées loin des grandes villes, les familles ne sont pas nomades; l'ouvrier manque au travail; il est bien rétribué. Il fixe, pour ainsi dire, le prix de la tâche; et dès lors il fait la loi au maître ou plutôt il s'établit entre eux une con-

Gouvernement de centralisation.

classes : l'une salariée, puissante ; l'autre imposée et mécontente ; toutes deux divisées d'intérêt et presque en hostilité. Il brise les liens d'union entre les habitants.

Il attire dans les grandes villes les populations que les impôts excessifs et que la passion des places chassent des campagnes ; il expose le pays aux perturbations causées par une masse flottante d'habitants étrangers aux localités.

Par tous ces motifs, il affaiblit la puissance nationale.

Système des associations.

stante harmonie. L'aisance pénètre partout, et avec elle l'instruction, l'amour de l'économie et de l'ordre.

Chez un tel peuple, il ne faut ni garnison nombreuse, ni places de guerre. Mille liens, par les associations, unissent les diverses classes, et forment une nation homogène, dévouée et formidable.

Le gouvernement, en cas de guerre, trouve chez le peuple enrichi et éclairé des ressources inépuisables, et triomphe de tous les dangers.

(e). *Des fabriques et du commerce chez les deux nations.*

Gouvernement de centralisation administrative.

L'administration centrale étant chargée de tout réglementer, diriger ; exécutant plus chèrement, plus lentement, ne sachant pas entretenir, les voies de communication sont moins nombreuses et moins parfaites ; les transports sont plus chers ; les impôts excessifs augmentent tous les prix ; les manufacturiers, par toutes ces causes, sont forcés de vendre plus cher, de demander des tarifs élevés de protection ; ils ne peuvent soutenir la concurrence sur les marchés éloignés. Le commerce est donc limité et dominé par les nations mieux administrées. La prospérité est plus lente, et même la puissance nationale reste stationnaire, et relativement aux autres peuples elle paraît rétrograde.

Les ouvriers habiles et les fabriques sont chassés par les impôts dans les pays mieux administrés.

Système des associations.

Toutes les améliorations s'opèrent par des associations ; les impôts ne varient pas et paraissent légers, parce que les richesses se développent progressivement ; les capitaux étant abondants, les intérêts diminuent ; les fabricants peuvent produire à plus bas prix en raison du nombre et du parfait entretien des voies de transport confiées aux associations. Un tel peuple s'empare du monopole du commerce du monde, et rend tributaires les autres États. La puissance nationale s'accroît rapidement et s'établit sur des bases immuables.

Un tel pays attire à lui les manufacturiers, les capitalistes de tous les pays, par la sécurité qu'il procure et les chances de bénéfices qu'il promet.

(f). *De la liberté de la presse chez les deux nations.*

Gouvernement de centralisation administrative.

Le gouvernement de centralisation qui veut tout exécuter est entraîné, par le goût d'architecture, à entreprendre des monuments de luxe; il est forcé d'accroître les impôts et de se mettre en hostilité avec le public. Les savants et courageux publicistes comparent le présent au passé, excitent les regrets et mécontentent les administrateurs absolus; le gouvernement est condamné à poursuivre la presse, à persécuter et plus tard à proscrire les auteurs.

Les souverains célèbres dans les divers empires par les monuments gigantesques qu'ils ont élevés, ont fait brûler les ouvrages des historiens et proscrit les philosophes; leurs règnes, d'abord glorieux, finirent par des persécutions et des catastrophes.

Système des associations.

La liberté de la presse est la première conquête d'un peuple qui veut développer le génie des associations; c'est aussi le principal élément de l'instruction publique, de tous les progrès, et le bien précieux qu'il veut avec énergie et avant tout conserver, et qu'il sait défendre.

Les journaux, les revues, les ouvrages se multiplient et arrivent dans toutes les classes. Le talent de l'écrivain est honoré et son courage récompensé par les mêmes honneurs réservés exclusivement ailleurs aux célèbres guerriers.

La presse libre est le premier germe des véritables et nationales associations et la plus grande puissance contre les envahissements du despotisme.

(g). *Action des deux gouvernements sur l'avenir des familles.*

Centralisation administrative absolue.

Le gouvernement qui veut tout administrer, diriger, demande au pays, pour fonctionnaires, agents et soldats, 2 pour 100 de la population, et 40 francs par tête d'impôts; il concentre l'emploi de ces contributions et la résidence des troupes dans les grandes villes; en sorte que la moitié du pays, et la plus pauvre, est taxée à plus du tiers du revenu net total, et n'obtient pas, pour les dépenses des services publics, le tiers des charges qu'elle paye.

Il en résulte que les communes frap-

Système des associations. Administration par le pays.

Le génie des associations que les institutions protégent et encouragent, produit des miracles. Les grandes entreprises nombreuses et productives, exécutées par des compagnies, sans augmenter les impôts, enrichissent toutes les classes. Les familles éclairées et aisées se placent en tête de toutes les listes de souscription, et accroissent incessamment leurs patrimoines par des richesses mobilières.

Elles agrandissent, embellissent leurs

Centralisation administrative absolue.

pées d'un fléau, que les familles en butte à un malheur, sont ruinées sans retour.

La misère produite par l'exagération des impôts, et la passion des places, attirent la jeunesse dans les grandes villes, dépeuplent les petites villes et les campagnes, accumulent dans la capitale toutes les ambitions et les infortunes, et occasionnent des perturbations.

Les familles anciennes et éclairées des petites villes, qui en étaient l'ornement et l'espérance, disparaissent, et sont remplacées par des usuriers sans instruction.

Il y a donc déplacement des familles, décadence du pays et affaiblissement de la nationalité.

L'homme ne tient essentiellement qu'au lieu de sa naissance, qu'aux sites qu'il a habités dans sa première jeunesse. Sa maison natale vendue, sa famille dispersée, ses affections locales s'éteignent. Un chef de famille éclairé, aisé, n'ayant nulle fonction importante à exercer dans sa résidence, nulle institution suffisante pour l'éducation de ses enfants, est comme poussé hors de sa demeure et entraîné dans une grande ville, pour leur donner de l'instruction.

La centralisation administrative qui produit de tels résultats, par l'excès des impôts et par le délaissement des populations des petites villes, est donc encore, sous ce rapport, une calamité publique. Par elle, le pays est en décadence.

Les propriétés se morcellent, la charrue est remplacée par la bêche, le nombre des cultivateurs augmente, et celui des personnes s'occupant des lettres et des arts diminue, le pays marche à la barbarie.

Système des associations. Administration par le pays.

demeures, et tiennent de plus en plus au lieu de leur naissance par des occupations attrayantes qui leur méritent la reconnaissance du public.

Les chefs de ces familles emploient une partie de leurs revenus à fonder des établissements de bienfaisance, d'éducation, d'instruction.

La population ouvrière s'éclaire, s'améliore et prend part à l'accroissement rapide des prospérités publiques.

Les bienfaits des institutions étant acquis à chaque commune, les familles se perpétuent dans leurs résidences natales, et forment, par les mille liens des alliances et des associations, pour ainsi dire une seule et grande famille dans chaque petite cité.

Par cette force d'agrégation, une nation est plus homogène, plus amie de l'ordre, plus formidable pour la défense des institutions et du territoire.

Un tel pays est le plus progressif en richesses, en lumières, en puissance.

Le gouvernement, comme la nationalité, comme les familles, traverse les siècles, en surmontant avec bonheur les calamités accidentelles. Il est respecté, et son amitié est recherchée par toutes les nations.

Chaque famille, ayant des intérêts dans les entreprises des associations, s'enrichit; un plus grand nombre d'habitants est très-instruit; le pays s'éclaire et s'élève.

(h). *Des financiers sous les administrations différentes des deux gouvernements.*

Centralisation administrative absolue.

Le gouvernement qui veut tout exécuter, entreprend au delà de ses ressources par un entraînement irrésistible. Il est forcé d'emprunter, d'accroître les impôts et la misère dans toutes les contrées éloignées, délaissées, où les contributions ne trouvent aucune voie ouverte pour retourner au point de départ.

L'argent est rare, les malheureux sont nombreux, les intérêts des capitaux très-élevés.

D'une part, les grands financiers s'enrichissent par les emprunts du gouvernement.

D'autre part, les usuriers dévorent les campagnes, ruinent les familles, et deviennent cause de malheurs sans nombre par le désespoir de la misère.

Parcourez les plus beaux quartiers de la capitale, visitez les spectacles, les cimetières, vous apprendrez que les plus beaux hôtels, les monuments, les places réservées, appartiennent à des financiers enrichis par les emprunts publics.

Voyagez dans les départements éloignés, dans les montagnes; demandez qui habita et qui habite les plus belles demeures, on vous répondra que les anciennes familles ne sont plus, et qu'elles sont remplacées par des usuriers.

Telles sont les conséquences infaillibles d'une centralisation absolue et des impôts excessifs dépensés en ouvrages de luxe ordonnés par une telle administration.

Système des associations. Administration par le pays.

Les financiers sont nombreux, éclairés et opulents. Mais leurs richesses ne s'acquièrent qu'en créant des entreprises utiles, en les répandant dans toutes les classes, en les prélevant sur les grands bénéfices qu'ils procurent.

Ces financiers rendent au pays d'immenses services; aussi sont-ils avec raison honorés et aimés de tous.

Lorsqu'un financier, l'âme d'une association, a réuni les fonds nécessaires à un canal, à un chemin de fer; lorsqu'il a contribué, par son intelligence et son concours, au succès d'une entreprise fructueuse, et en retire, avec tous les actionnaires, de grands bénéfices, ceux-ci sont ses obligés.

C'est donc avec intelligence et justice qu'on lui confère les premières dignités électives. Il en est digne par ses lumières, son patriotisme, et par les importants services rendus.

Le système des associations élève le caractère et produit une foule d'hommes remarquables.

L'or est le résultat probable, et non le but unique, des spéculations.

Le financier veut, avant tout, mériter la considération générale, et toujours, alors, on le voit proposer et fonder des établissements de bienfaisance, de charité, et plus encore d'instruction et d'éducation pour les enfants des classes laborieuses qui ont été les instruments de ses richesses, toujours partagées par le public.

Centralisation administrative absolue.

Le financier est essentiellement ministériel, quand même; il adore les monopoles et le pouvoir qui les accorde; protégé et protecteur de l'administration, il est solliciteur infatigable et toujours heureux; il pousse l'autorité à se rendre absolue.

Sorti du peuple, oubliant les langes de la misère qui enveloppaient son berceau, le chaume de la maison paternelle, il est sans pitié pour le peuple.

Ambitieux de toutes les fonctions honorifiques et à la fois financières, il est administrateur de la cité, des hospices; il frappe d'impôts excessifs aux portes des villes la nourriture des ouvriers; prodigue des biens des pauvres, il bâtit des palais nommés hôpitaux; il crée des fonctions richement dotées et il y nomme ses protégés; et, par des dépenses improductives, il réduit le nombre des malheureux à recevoir, dans les hospices, la valeur des secours à leur donner.

Le financier est l'ennemi de la presse libre, ou il achète les journaux pour la tuer.

Les financiers monopoleurs poussent le gouvernement aux dépenses fastueuses qui le ruinent, aux emprunts qui les enrichissent, à l'oppression du peuple qui engendre des révolutions.

Système des associations. Administration par le pays.

Les financiers sortis des classes moyennes et élevées sont les protecteurs-nés du peuple. Ils cherchent à mériter, par des services rendus, son affection et les emplois gratuits à la nomination des électeurs.

Il aspire à la renommée, à la gloire même par d'utiles et de grandes conceptions. Il encourage les inventions, les découvertes; il est promoteur des entreprises nationales, et fondateur, de ses propres deniers, d'hospices, de maisons d'éducation qu'il administre lui-même gratuitement et avec sollicitude.

Il enrichit, par l'influence de son exemple et par son concours, les jeunes gens studieux, laborieux, intelligents.

Visitez la Suisse, et vous apprendrez que les établissements publics, les musées, les maisons d'éducation, les hospices, etc., ont été fondés par des banquiers, les bienfaiteurs de leur patrie.

Ces financiers, très-instruits, encouragent la diffusion des lumières, protégent la presse libre, et accueillent avec une hospitalité amie les voyageurs instruits qui visitent leur heureuse patrie.

(i). *Des compagnies concessionnaires de travaux sous les deux gouvernements.*

Centralisation administrative absolue.

Lorsque l'administration, entraînée par la puissance de l'opinion, est forcée d'avoir recours aux compagnies pour l'exécution des travaux, elle veut donner les concessions de canaux, de che-

Système des véritables associations. Administration par le pays.

Les compagnies composées des notabilités du pays, chargées à leurs frais et périls de l'exécution des entreprises, ne procurent pas seulement une prospé-

Centralisation administrative absolue.

mins de fer, comme des concessions de mines, par faveur, à des financiers, ses protégés; elle n'a aucun égard pour les droits des véritables associations, qui ont dressé à leurs frais, et par de grands sacrifices, de meilleurs projets.

En possession des concessions, les financiers les exploitent avec une âpre habileté : ils vendent, rachètent et revendent encore les actions qu'ils ont émises. Sans sortir de leurs salons, sans s'occuper des travaux, sans les connaître, ils exploitent le gouvernement, les ingénieurs, le pays, les actionnaires; et souvent plus ceux-ci perdent, plus les financiers gagnent : l'administration seule est coupable de ces désordres et de la ruine des actionnaires.

Système des véritables associations. Administration par le pays.

rité matérielle, rapide et extraordinaire; animées d'un sentiment patriotique, et dans leur propre intérêt, elles s'occupent d'éclairer et de moraliser les populations; elles choisissent de préférence les employés les plus dignes et favorisent l'instruction des ouvriers.

Les travaux qu'elles entreprennent et multiplient, les bénéfices et l'aisance qu'elles procurent aux classes ouvrières, deviennent les plus puissants moyens de civilisation et d'éducation du peuple.

On doit à ces véritables et honorables compagnies des améliorations sans nombre, les prospérités de l'agriculture, des fabriques et du commerce, et la grandeur du pays.

(k). *Des ministres sous les deux gouvernements.*

Centralisation administrative absolue.

Les ministres disposant d'emplois sans nombre, bien rétribués, qu'ils peuvent accorder à des protégés, sans noviciat, sans antécédents, sont obsédés de sollicitations : leurs familles, leurs parents, leurs amis, leurs commis, etc., ne les abordent qu'un placet à la main, qu'un solliciteur à leur suite. Ils trouvent des protecteurs, des postulants, dans leurs salons, dans leurs antichambres, à la cour, aux Chambres, aux spectacles, etc.; ils sont forcés d'admettre les députations nombreuses, d'écouter leurs demandes, de les discuter.

Obsédés chaque jour, tous les jours ils sont dans l'impossibilité de s'occuper des grandes questions politiques, de méditer des projets d'extension et de civili-

Système des véritables associations. Administration par le pays.

Les ministres ne s'enferment pas dans un palais ministériel, livrés à la discrétion des importuns et des solliciteurs infatigables.

Libres de tous soins de détails, affranchis de l'obligation de nommer à des emplois subalternes, d'ailleurs peu nombreux, ils cherchent à la campagne la solitude nécessaire à de profondes méditations et ne vivent que dans l'intimité de leurs collègues et de leurs amis politiques.

Moins soucieux de conserver ce pouvoir que d'acquérir de la renommée, ils étudient, dans le recueillement, les grandes pensées d'amélioration inté-

Centralisation administrative absolue.

sation des possessions éloignées, des plans d'organisation et des réformes à l'intérieur.

Les ministres ayant plus de puissance effective, quant à la distribution des emplois et des faveurs, que des souverains dans les États héréditaires et non représentatifs, ils ont des rivaux, des adversaires, des ennemis, qui aspirent à les remplacer, et sont infatigables dans leurs attaques. Les ministres sont donc forcés de donner à leur propre défense le temps que réclament les intérêts du pays.

Ainsi, sous une administration centrale et absolue, les affaires de l'intérieur sont livrées à des commis subalternes, et celles du dehors négligées, oubliées, et le pays est abandonné au hasard des événements comme un vaisseau sans gouvernail ou sans pilote.

Système des véritables associations. Administration par le pays.

rieure, de législation et d'extension de la puissance nationale.

S'étant longtemps préparés à une si haute mission, ils ont appris les langues vivantes, visité les nations, et étudié les hommes politiques de l'époque, les souverains et les ministres dirigeant des empires.

L'exercice du pouvoir leur est familier, et leur donne l'occasion de faire preuve de grands talents.

De tels ministres n'aspirent point à la fortune, à l'ambition de doter leurs familles d'emplois lucratifs à la charge du peuple; ils veulent servir dignement leur pays, et ajouter quelques pages glorieuses à son histoire. Entraînés par un généreux dévouement, ils sortent des ministères, épuisés, obérés; mais leur patrie est plus prospère, plus puissante, plus grande par leurs courageux efforts.

(l). *Des ingénieurs sous les deux gouvernements.*

Centralisation administrative absolue.

Les ingénieurs à la discrétion des commis, sont considérés comme des officiers, et sont envoyés du nord au midi, de l'est à l'ouest, des travaux des routes en montagnes à des entreprises de canaux et de ports, sans tenir compte de leur instruction spéciale et indispensable.

Par là, on prive le pays de l'expérience acquise par de savants ingénieurs, et on ravit à ceux-ci la gloire d'exécuter des projets longtemps médités et souvent compromis par des successeurs plus jeunes et moins capables.

Système des véritables associations. Administration par le pays.

L'ingénieur est l'âme des associations concessionnaires des travaux publics. Il dresse les projets, les devis, les cahiers des charges des entreprises.

Pour s'élever à la hauteur de sa mission, il visite et étudie les travaux des empires les plus prospères, fait connaître par ses ouvrages leurs découvertes et les secrets de leur prospérité et de leur puissance extraordinaires, et propose à son pays la législation à y introduire.

En 1816, l'opinion plus éclairée et plus

Centralisation administrative absolue.

Les savants ingénieurs auteurs de beaux projets éloignés des localités où ils ont passé une partie de leur vie à les méditer et à les dresser, apprennent plus tard que d'autres les modifient, les signent, et en usurpent l'honneur et les récompenses.

Les mille ingénieurs des divers services, sortis dans les premiers rangs de l'école Polytechnique, qui réunissent les connaissances nécessaires aux premiers emplois, sont mis sous les ordres de fonctionnaires étrangers au service des routes, des travaux confiés à leur autorité.

On ne doit donc pas être surpris du mauvais état des routes, des canaux, des ports, enfin de la décadence d'un pays soumis à un tel régime.

Espérons que les Chambres voudront seconder les glorieux efforts d'un ministre législateur, et qu'on saura féconder les talents et le dévouement des ingénieurs, et les généreuses dispositions des populations.

Système des véritables associations. Administration par le pays.

libérale s'étant prononcée pour le système des associations et des perfectionnements plusieurs ingénieurs français ont rendu au pays et à la science d'importants services, en publiant leurs recherche sur les travaux d'Angleterre.

Ainsi, M. le baron Charles Dupin, par ses investigations savantes et infatigables dans les établissements publics et privés de la Grande-Bretagne, a fait connaître à la France, aux autres peuples, à l'Angleterre elle-même, les éléments de richesses, de puissance, les travaux divers, les inventions, les découvertes jusqu'alors tenues secrètes par les calculs des fabricants ou des directeurs.

Il est à regretter que le plus grand nombre des perfectionnements très-importants qu'il avait proposés dans la marine, l'artillerie, les travaux publics ne soit pas encore adopté en France.

Mieux écouté, la marine aurait déjà acquis les moyens de lutter sur tous les points du globe contre celle de nos voisins, d'un accroissement extraordinaire par les causes signalées dans cet écrit.

(m). *De l'instruction publique sous les administrations différentes.*

Centralisation administrative absolue.

Une administration de centralisation ne tient compte que des grandes villes, et semble dédaigner les populations des campagnes.

Dans les premières cités, elle concentre, elle entasse les établissements d'instruction, sans s'occuper de l'éducation.

Tout est luxe dans ses conceptions ; il faut des palais, des cours savants et

Système des véritables associations. Administration par le pays.

Les associations étant nombreuses et réelles, et les notables habitants chargés de la surveillance des établissements d'éducation publique, chaque petite ville veut perfectionner et multiplier les moyens d'instruction ; elle recherche avec sollicitude les meilleurs maîtres, et s'impose tous les sacrifices pour les convier, les conserver et les adopter.

Centralisation administrative absolue.

théoriques ; on enseigne les langues mortes, les lois des empires absolus; nulle part on n'apprend à la jeunesse la pratique éclairée des arts mécaniques, et on ne donne l'habitude d'un travail manuel, nécessaire à la plupart des jeunes gens sans fortune.

Dans les campagnes, on livre l'enfance à l'ignorance de maîtres souvent sans éducation.

Que peut enseigner aux enfants des cultivateurs un maître d'école qui n'a aucune notion de botanique, de chimie, de physique, d'histoire, et qui ne sait pas discerner la silice de l'argile, de la craie, et les familles des plantes ?

On considère comme une conquête l'accroissement du nombre d'enfants sachant lire et écrire; mais ces premières notions ne sont en réalité que des instruments pour apprendre, et non une instruction véritable.

Dans un tel État, on consacre quelques centimes par tête, et par an, à l'instruction, et on remarque que le pays est rétrograde et marche à la barbarie. Dans peu d'années, à peine trouvera-t-on dans une petite ville quelques habitants qui connaissent l'histoire de leur pays au XVII^e^ et même au XVIII^e^ siècle.

Système des véritables associations. Administration par le pays.

Dans les fabriques, par exemple, qui s'étendent et prospèrent dans les pays d'associations, les chefs appellent dans les ateliers les plus grands maîtres. Les enfants des mécaniciens apprennent à lire dans Plutarque, et savent à quinze ans les premiers livres d'Euclide, et se servir des tables des logarithmes. A dix-huit ans ils sont exercés et instruits. Chaque génération, par ces moyens, devient supérieure à celle qui l'a précédée, et il n'est pas rare de voir de jeunes ouvriers se reposer des travaux manuels de la journée, en passant une partie des nuits à étudier des ouvrages d'application.

Ils savent que l'avenir appartient aux hommes les plus instruits, et à la fois les plus laborieux; leur noble ambition, dans leur art, les rend capables de perfectionner et d'inventer.

Un tel pays acquiert une supériorité incontestable sur les États rivaux où l'éducation est livrée à la centralisation qui dédaigne la population des campagnes, et ne s'en souvient que pour lui demander des soldats et des impôts.

(n) *Du gouvernement représentatif dans les deux systèmes.*

Centralisation administrative absolue

L'administration se réservant l'exécution des travaux, les services publics, la préparation, la rédaction, la présentation des lois, la représentation nationale n'est plus qu'une assemblée des

Système des véritables associations. Administration par le pays.

Par l'intervention des associations et de l'administration, le gouvernement véritablement représentatif fait pénétrer son action fécondante dans chaque com-

Centralisation administrative absolue.

états généraux réduite à voter des impôts et des lois préparés par des commis, ou qu'une académie solennelle appelée à discuter des questions politiques.

La domination d'une telle assemblée appartient aux célèbres orateurs qui s'attribuent la composition des ministères et y arrivent de plein saut, sans en avoir étudié les rouages, les sciences spéciales et les détails. Ces ministres sont forcés de s'en rapporter à des agents subalternes, et à demander des instructions et des conseils à des subordonnés.

Les ministres improvisés, maîtres d'un pouvoir sans limites, nomment aux premières places leurs protégés, également étrangers aux services qui leur sont confiés.

La jeunesse de la capitale, aux portes des palais ministériels, obtient par d'ardentes sollicitations le monopole des emplois, et la mission de commander, de juger, d'administrer les populations des départements éloignés, où l'on compte beaucoup d'hommes plus capables et toujours oubliés. De là, le mécontentement, l'indifférence et la désaffection pour un gouvernement représentatif dégénéré en fiction, et considéré comme l'instrument d'impôts excessifs et la cause de révolutions périodiques. Le gouvernement représentatif véritable, le plus parfait des gouvernements, ne peut exister avec une centralisation absolue ; il faut que celle-ci subisse une complète réforme, ou que l'autre succombe par un coup d'état ou par une catastrophe.

Système des véritables associations. Administration par le pays.

mune. Les notables habitants d'un village, comme ceux d'une grande cité, délibèrent, décident et agissent dans l'intérêt de tous. Ils construisent, par souscriptions volontaires, des églises, des fontaines, des ponts, des routes, sans attendre, des années, l'autorisation d'un commis de la capitale.

Exercés dans leurs fonctions municipales indépendantes, ils portent leur expérience et leurs lumières dans les assemblées de la province où de plus grands intérêts publics sont débattus et décidés.

Nommés membres de la représentation nationale, par l'éclat de leurs talents et de leurs services, ils connaissent les institutions, les perfectionnements à obtenir, la législation des associations ; et savent juger les projets de travaux proposés, et dresser des actes de concessions d'ouvrages d'intérêt général.

Loin d'empêcher le succès des entreprises par des clauses menaçantes et iniques, ils offrent les conditions tutélaires les plus favorables aux associations, convient les hommes amis de leur pays et les déterminent à se placer en tête des souscriptions et à mériter la reconnaissance nationale par la création de nombreuses améliorations.

Alors, les séances solennelles et académiques ne sont que des exceptions. Le temps des sessions est employé en laborieuses recherches dans les bureaux et dans les commissions d'enquête.

La nation marche à une prospérité rapide et à une puissance extraordinaire.

(o) *Résumé de la comparaison des destinées de deux grandes nations où tout était dentique en 1767, à 74 ans de distance, et qui ont été soumises; depuis cette époque, à deux administrations différentes, l'une centrale absolue, l'autre par le pays.*

Au point de départ, ces deux nations jouissaient d'institutions analogues, elles étaient représentées par les états généraux et par des parlements, administrées dans chaque province, dans chaque commune, gratuitement, par les élus du pays. Toutes deux n'étaient arrêtées dans leurs prospérités que par les efforts infatigables de leur rivalité souvent ennemie et destructive des prospérités intérieures par les impôts de guerre.

Administration absolue.

Dans le premier royaume, une administration envahissante, née des malheurs publics, s'est accrue par les désordres et a usurpé les franchises locales, desséchant par ses ruineuses prodigalités, par des impôts excessifs, les sources de la vie des campagnes. Semblable aux plantes parasites, qui dévorent le chêne antique atteint par la foudre, la gelée ou la décrépitude de l'âge, cette administration devenait d'autant plus florissante que la corruption sociale faisait plus de progrès.

Cette administration, dans les illusions et les égarements d'un pouvoir sans limite, a créé successivement tous les monopoles, multiplié les emplois publics, inventé la vénalité des charges et sacrifié les campagnes aux villes de province, celles-ci à la capitale, et la France entière à ses protégés revêtus, sans antécédents et sans titres, des premiers emplois.

Par elle, les ministres ne sont que ses subordonnés et ses commis; les cultivateurs et les fabricants ne travaillent que pour l'impôt; par elle, la terre est morcelée, la charrue est remplacée par la bêche; l'homme aisé, éclairé, l'ornement et le guide d'une commune, est chassé de la campagne par l'exagération des contributions. Le grand propriétaire, sans fonctions publiques gratuites, se réfugie dans la capitale; les hommes de mérite, les artisans fuient une administration oppressive ou dédaigneuse,

et vont, sur tous les points du globe, chercher une nouvelle patrie qu'ils enrichissent par leurs talents et leurs découvertes. Les monopoles, les charges, les abus croissant toujours, la centralisation administrative s'oppose à toute réforme; elle exploite les désordres qu'elle cause, pour se rendre encore plus absolue, et engendre par ses excès des révolutions.

Le gouvernement, qui sort vainqueur des convulsions politiques, d'abord livré à des mains inexpérimentées, après quelques années de terreur, de force et de faiblesse, retombe bientôt captif sous le joug de la centralisation administrative. Ce pouvoir subalterne, qui s'organise dans l'ombre, se montre de nouveau actif, envahissant et bientôt plus puissant et impatient de réactions.

Par cette administration absolue, les monopoles, les impôts se multiplient de nouveau avec plus d'intensité. Elle parvient à entraîner à son système même des hommes consciencieux, et l'opinion publique, par les vaines promesses de travaux immenses, d'expéditions lointaines, d'indépendance et de gloire nationale. Le nombre de ses partisans croissant avec le temps par les emplois sans nombre et les monopoles accordés, elle s'oppose toujours aux réformes et pousse de nouveau le pays à des convulsions politiques.

Sous une telle administration absolue, au dedans les partis mécontents sont en progrès, et les révolutions deviennent endémiques et presque périodiques; au dehors, les nationaux, dans les contrées conquises par l'ennemi, sont livrés, sans espoir de délivrance, à une domination étrangère perpétuelle; la puissance nationale décline, et avec elle le commerce extérieur et intérieur.

Cependant, cette administration absolue dispose de troupes de terre et de mer nombreuses, exercées, héroïques; de milliers de fonctionnaires instruits; de toutes les ressources en hommes et en argent; d'une nation généreuse, dévouée et capable d'admirables efforts. Tous ces éléments de prospérité et de gloire deviennent, entre ses mains, des causes de perturbation et de ruine publique, par les germes des divisions intestines qu'elle sème entre toutes les classes sociales.

Les petits-fils des héros et des célèbres marins et négociants français qui avaient conquis, civilisé et défendu avec gloire nos belles colonies,

dépouillés de leurs propriétés coloniales par suite de l'incurie d'une administration absolue, dépensent leur jeunesse et le reste de leur fortune sans utilité pour le pays, et retombent de génération en génération au point de départ de leurs premiers et glorieux ancêtres.

Les enfants des guerriers et des hauts fonctionnaires renommés par les importants services rendus au pays, n'ont de carrières que les emplois publics, le droit et la médecine; le monde leur est fermé par la perte de nos grandes colonies et le déclin du commerce étranger.

Les enfants des agriculteurs deviennent cultivateurs et remplacent la charrue par la bêche; des artisans terminent une vie laborieuse dans les hospices. Le pays tout entier marche à la décadence par l'exagération du pouvoir et des impôts.

On considère de tels résultats comme les effets forcés d'une démocratie parfaite. Ils sont plutôt les conséquences d'une administration absolue, les signes d'une dissolution sociale et les causes d'un affaiblissement national constaté et déploré par tous les hommes d'état.

Administration par le pays.

L'autre nation, au contraire, a su défendre et conserver religieusement les franchises communales et provinciales; elle s'est constituée plus fortement pour réformer régulièrement ses institutions, les perfectionner et les développer. Elle confie à des associations, à leurs frais et périls, les grandes entreprises d'utilité publique qui embrassent plusieurs communes ou traversent plusieurs provinces. Elle honore et protége ces associations par la puissance de la loi, et oblige le public à intervenir pour les aider et les défendre.

Ces associations à perpétuité unissent par mille liens séculaires les habitants de toutes classes, et en forment, pour ainsi dire, de grandes familles animées des mêmes sentiments d'ordre, de conservation et de dévouement au pays.

Ces associations, excitées par l'attrait des bénéfices et par l'espérance de la renommée, entreprennent d'abord les améliorations intérieures; elles établissent des canaux, des chemins de fer, coupant le pays d'un

réseau complet de voies admirables; elles ouvrent des docks et des ports. Plus tard, enhardies par les succès, elles construisent des vaisseaux à vapeur nombreux, étendent d'année en année le champ de leur exploitation, et bientôt, par la prospérité extraordinaire des manufactures ainsi favorisées, elles s'emparent du monopole du commerce du monde et de la puissance suprême qu'il procure. Les populations, par une aisance croissante, de lustre en lustre, sont plus instruites, mieux habillées, mieux nourries et plus capables de poursuivre par les progrès de l'industrie l'exploitation des autres peuples.

Les ministres, délivrés du soin de nommer à des emplois subalternes, de l'importunité des solliciteurs sans nombre qui les réclament, poursuivent sans distraction et avec bonheur les grandes pensées nationales des institutions, le perfectionnement, les conquêtes à consolider et à étendre.

Dans cette organisation harmonieuse et puissante, le gouvernement, certain de l'affection et du dévouement du pays, n'a point à lui demander des troupes réglées nombreuses à l'intérieur et des impôts pour leur entretien. Il sait qu'en cas de guerre, il pourrait disposer de toutes les ressources inépuisables des habitants.

Chez un tel peuple, la terre est cultivée en grand, et donne plus de produits nets par l'économie de la main-d'œuvre, par la science des assolements, les travaux de perfectionnement et l'abondance de riches engrais.

Chaque vaisseau d'une marine marchande nombreuse venant des divers points du globe, peut importer en blés, en riz, la nourriture de mille personnes, exporter en retour des objets d'une même valeur fabriqués par quelques artisans.

Un plus grand nombre d'habitants peut donc se livrer aux arts et aux travaux de l'intelligence, et cette nation, sous ce rapport, est encore éminemment progressive. Sous un tel gouvernement représentatif admirable, on peut encore remarquer beaucoup d'imperfections inséparables des œuvres de l'humanité, et même y compter des familles nombreuses dans la détresse; mais le malaise, la misère même de quelques classes d'ouvriers, sont la conséquence forcée de l'application et du succès des grandes découvertes dans les arts mécaniques.

Lorsqu'un ouvrier, avec une nouvelle machine, fait cinq fois plus d'ouvrage, ou le même ouvrage à cinq fois meilleur marché, que l'ouvrier travaillant sur une ancienne machine, il faut que ce dernier ouvrier change de métier, en apprenne un nouveau; ce qui exige de lui un nouvel apprentissage et plonge quelque temps sa famille dans la misère.

Mais la nation, malgré ces accidents particuliers à déplorer, marche à une prospérité rapide constatée par eux, et s'attache de plus en plus à ses institutions qui la rendent heureuse au dedans et formidable au dehors.

En définitive, tout révèle, chez un tel peuple, le développement de la civilisation et de la puissance nationale; la jeunesse conviée à exercer des emplois ou à exploiter de vastes domaines sur tous les points du globe, étudie avec ardeur les langues et les sciences utiles, revient dans sa patrie avec les trésors de ses économies, de son instruction et de son expérience, enrichir ses parens et embellir la maison natale, et sa commune par des constructions et par des monuments utiles.

La population est rapidement croissante par les faveurs de la fortune; plus riche, elle est plus économe, plus instruite. Nulle borne n'arrête, dans l'avenir, l'homme de courage, de travail, de science et de génie. La nation, s'élève rapidement par la supériorité de ses administrateurs, de ses mandataires et de ses ministres.

Conclusion.

De ces comparaisons, nous tirons de nouveau la conclusion que la France doit confier les travaux publics à des associations véritables, concessionnaires à perpétuité de ces entreprises, et rendre aux autorités des communes et des départements les attributions qu'elles savent exercer avec indépendance et bonheur. Enfin, qu'il faut confier le pouvoir aux hommes d'état qui ont étudié les institutions des peuples les plus progressifs, et qui parviendront, par des réformes urgentes et indispensables, à prévenir de nouvelles révolutions et à restituer bientôt à notre grande nation son premier rang, conquis par des siècles de gloire.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES

DU

CINQUIÈME MÉMOIRE SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Pages.

Introduction du second volume. 1

CHAPITRE I^er^. — Influence contraire sur les destinées des peuples, des associations locales indépendantes et utiles et d'une centralisation administrative absolue. 3

CHAPITRE II. — Exemples à l'appui des conclusions du chapitre premier, tirés de la Suisse et des États voisins. 4

CHAPITRE III. — Nouveaux exemples à l'appui des conclusions du chapitre premier, tirés de la situation des populations du Jura à diverses époques. 6

CHAPITRE IV. — Les administrations locales et libres, toujours indispensables, ne sont plus suffisantes dans un grand état; il faut en outre, pour sa sécurité et sa prospérité, le concours des associations perpétuelles pour l'exécution de grands travaux indispensables. 8

CHAPITRE V. — Nouveaux arguments qui constatent les inconvénients, les dangers, l'injustice de l'exécution des canaux, des chemins de fer, des vaisseaux à vapeur, par le gouvernement d'un grand empire. 11

CHAPITRE VI. — De la législation à établir pour appeler le concours et assurer le succès des compagnies exécutantes. 13

CHAPITRE VII. — Les empires de toute dénomination où la propriété est constituée et inviolable peuvent, avec le même succès, établir la législation proposée, et obtenir des associations pour toutes les entreprises suffisamment encouragées. 14

CHAPITRE VIII. — Causes de la ruine de beaucoup de compagnies de chemins de fer dans les divers empires. 15

CHAPITRE IX. — Tous les États où la propriété est garantie sont maîtres d'obtenir, à l'aide d'encouragements suffisants, le concours des associations et les ressources nécessaires à l'exécution des plus grandes entreprises productives. 17

Pages.

CHAPITRE X. — Dispositions législatives à prendre pour rétablir la confiance et fonder le système d'association en France. 20

CHAPITRE XI. — De l'ordre de priorité des localités dans le choix des projets de canaux et de chemins de fer. 22

CHAPITRE XII. — Nécessité et possibilité d'entreprendre immédiatement en France des canaux, des chemins de fer et autres ouvrages productifs pour une somme de deux milliards quatre cents millions, à exécuter en douze ans, à raison de deux cents millions par an. 25

CHAPITRE XIII. — Travaux extraordinaires et mémorables conçus et exécutés, dans tous les pays, par d'anciens élèves de l'École polytechnique, affranchis du joug de la centralisation administrative. — Facilité qu'auraient les ingénieurs des ponts et chaussées d'organiser des compagnies, ayant un capital de 2,100,000,000. 29

CHAPITRE XIV. — Les associations concessionnaires à perpétuité de grands et nombreux travaux productifs peuvent seules résoudre les questions sociales, et les difficultés entre les maîtres et les ouvriers, entre les propriétaires et les prolétaires, etc., et prévenir de nouvelles convulsions politiques. 50

CHAPITRE XV. — Influence des associations, etc., sur la réforme des codes de Justinien adoptés en France. 54

CHAPITRE XVI. — Influence des mêmes associations sur la composition et sur les travaux de la Chambre des députés. 57

CHAPITRE XVII. — Influence des mêmes associations sur le choix des ministres et sur les améliorations des divers services publics. 59

CHAPITRE XVIII. — Influence des mêmes associations sur les prospérités des colonies. 63

CHAPITRE XIX. — Influence des mêmes associations sur le maintien de la paix générale et la dissolution des coalitions ennemies. 66

CHAPITRE XX. — Influence des mêmes associations sur l'accroissement de la puissance française. 69

CHAPITRE XXI. — La liberté de la presse impose l'obligation d'adopter le système des associations et de modifier la centralisation administrative. 72

CHAPITRE XXII. — Charges imposées aux associations par la centralisation administrative pour ruiner les anciennes compagnies et repousser les nouvelles. . 75

CHAPITRE XXIII. — Comparaison de deux législations des compagnies concessionnaires de travaux publics : La première, fondée par Henri IV de France, adoptée par la Hollande, l'Angleterre et les États-Unis; la seconde, établie en France au XIX^e^ siècle. — Conséquences de ces législations contraires. 78

CHAPITRE XXIV. — Perte de 5 milliards causée à la France par la centralisation administrative des travaux publics, depuis 1830. 80

Pages

CHAPITRE XXV. — Droits imprescriptibles, reconnus par la Charte, qui commandent la décentralisation administrative et l'exécution des travaux publics par des associations. 85

CHAPITRE XXVI. — Des entreprises mixtes par le concours des associations et de la centralisation administrative. 88

CHAPITRE XXVII. — Injustice et danger de garantir un minimum d'intérêt de 4 ou de 4 1/2 pour 100 aux compagnies soumissionnaires de canaux et de chemins de fer. 92

CHAPITRE XXVIII. — Enquêtes locales sur les projets de travaux publics soumissionnés par des associations. 97

CHAPITRE XXIX. — Dangers d'accorder des concessions de chemins de fer de plus de quarante à cinquante lieues de longueur. 100

CHAPITRE XXX. — Récapitulation des inconvénients et des dangers de laisser à la centralisation administrative le choix, la direction et l'exécution des grandes lignes de chemins de fer. 103

CHAPITRE XXXI. — Dispositions législatives à proposer en faveur des ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées pour assurer le succès des associations. 108

CHAPITRE XXXII. — Intérêt et facilité du gouvernement à déterminer les grands propriétaires à prendre part directement aux travaux des compagnies concessionnaires de canaux et de chemins de fer. 111

CHAPITRE XXXIII. — Intérêt des grands propriétaires à prendre part aux associations pour canaux et chemins de fer. 113

CHAPITRE XXXIV. — La centralisation administrative, ruineuse pour quinze cents cantons, est destructive de la centralisation politique, source de sécurité, de puissance et de gloire nationales. 117

CHAPITRE XXXV. — Comparaison des résultats des entreprises de chemins de fer à exécuter par l'État ou par des compagnies concessionnaires à perpétuité. 119

CHAPITRE XXXVI. — Motifs à l'appui des propositions législatives. 129

CHAPITRE XXXVII. — Propositions législatives. 132

CHAPITRES SUPPLÉMENTAIRES.

CHAPITRE XXXVIII. — Les chemins de fer en France et les autres entreprises publiques exécutées par l'État occasionneraient la misère des départements agricoles, la ruine des finances, l'affaiblissement du gouvernement représentatif et de la puissance nationale. 137

Pages

CHAPITRE XXXIX. — Dangereuse proposition de suivre, en France, l'exemple donné par l'Autriche d'exécuter les chemins de fer aux frais de l'État. 143

CHAPITRE XL. — De la législation des chemins de fer en Bavière et en Saxe.—Causes de la dépréciation des actions de chemins de fer des compagnies allemandes. 147

CHAPITRE XLI. — Réfutation des opinions des auteurs de deux ouvrages récemment publiés, qui semblent attribuer aux ingénieurs des ponts et chaussées les actes et les erreurs de l'administration des travaux publics. 155

CHAPITRE XLII. — Des lignes de chemins de fer les plus importantes et les plus indispensables à la défense et au développement de toutes les prospérités du royaume. 168

CHAPITRE XLIII. — Conclusion du cinquième mémoire sur les travaux publics, et opinion sur les projets présentés à la Chambre, relatifs à l'exécution des grandes lignes de chemins de fer par l'État, et au rachat des canaux concédés, par expropriation forcée pour cause d'utilité publique. . . . 170

§ 1er. Influence des propositions sur les Chambres et sur le pays. Divisions intestines soulevées. 174

§ 2. Influence du système d'exécution par l'État, sur le sort des agriculteurs et des classes ouvrières. 176

§ 3. Influence de ce système sur l'avenir des fabriques éloignées des chemins de fer. 177

§ 4. Perturbation générale causée par le système d'exécution par l'État. . . . *Ibid.*

§ 5. Discussion des projets proposés. — Observations générales. 178

§ 6. Chemin de fer de Paris à Calais et à Lille, par Amiens et Arras. 179

§ 7. Chemin de fer de Paris à Marseille, par Lyon. 182

§ 7 *bis*. Chemin de fer de Paris à Strasbourg par Vitry. 184

§ 8. Chemin de fer de Paris à Nantes par Tours. 185

§ 9. Chemin de fer de Paris à Bordeaux par Orléans. 186

§ 10. De l'injustice et des dangers de la classification des chemins de fer, en lignes politiques et d'état, en lignes principales et secondaires. 187

§ 11. Le projet du gouvernement d'ouvrir cinq grandes lignes aux frais de l'État, est un ajournement indéfini de l'exécution de ces travaux, et surtout un obstacle insurmontable à des entreprises de chemins de fer par des compagnies. 190

§ 12. Projets de concession des lignes de chemins de fer à des compagnies exécutantes à leurs frais et périls, chargées à perpétuité de leur exploitation et de leur entretien. 191

Système financier. 194

§ 13. Réfutation des objections contre le système exclusif de l'intervention des véritables associations pour l'exécution des chemins de fer. 196

§ 14. De la loi du rachat des canaux, par expropriation forcée, pour cause d'utilité publique. 200

Pages

§ 15. (*a*) Comparaison des destinées probables de deux grandes nations rivales où tout était semblable, au point de départ, à 74 ans de distance, nombres, richesses, lumières, fabriques, commerce et puissance ; dépensant, chaque année, 100 millions en travaux publics, et 40 millions en constructions de vaisseaux à vapeur ; la première, par l'intervention exclusive d'associations concessionnaires à perpétuité des entreprises, et la seconde, par une administration centrale absolue. 209

(*b*) Des vaisseaux à vapeur construits par les deux nations rivales. Dépense par an, 40 millions. 210

(*c*) Du nombre et de l'expérience des mécaniciens des deux nations rivales. . 211

(*d*) De la situation des classes ouvrières des deux nations. . . . . *Ibid.*

(*e*) Des fabriques et du commerce chez les deux nations. 212

(*f*) De la liberté de la presse chez les deux nations. 213

(*g*) Action des deux gouvernements sur l'avenir des familles. . . . . *Ibid.*

(*h*) Des financiers sous les administrations différentes des deux gouvernements. 215

(*i*) Des compagnies concessionnaires de travaux sous les deux gouvernements. 216

(*k*) Des ministres sous les deux gouvernements. 217

(*l*) Des ingénieurs sous les deux gouvernements. 218

(*m*) De l'instruction publique sous les administrations différentes. 219

(*n*) Du gouvernement représentatif dans les deux systèmes. 220

(*o*) Résumé de la comparaison des destinées de deux grandes nations où tout était identique en 1767, à 74 ans de distance, et qui ont été soumises, depuis cette époque, à deux administrations différentes, l'une centrale absolue, l'autre par le pays. 222

Administration absolue. . . . . *Ibid.*

Administration par le pays. 224

Conclusion. 226

FIN DE LA TABLE.

AVERTISSEMENT.

La seconde partie du tome II des Mémoires comprendra les documents sur les nombreux travaux exécutés en Suisse, par une administration locale, paternelle et parfaite; et sur les entreprises de la Belgique, dirigées par de grands financiers.

Le volume suivant donnera la description des nombreux et beaux travaux productifs, exécutés en Suède et en Norwége, sous le règne du roi actuel, et par la sollicitude éclairée de sa majesté Charles-Jean.

PARIS — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
IMPRIMEURS DE L'UNIVERSITÉ ROYALE DE FRANCE,
Rue Racine, 28. Près de l'Odéon.

MÉMOIRES

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

PARIS. — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
IMPRIMEURS DE L'UNIVERSITÉ ROYALE DE FRANCE,
RUE RACINE, 28, PRÈS DE L'ODÉON.

MÉMOIRES

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS,

PAR M. J. CORDIER,

DÉPUTÉ DU JURA,

INSPECTEUR DIVISIONNAIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES EN RETRAITE,
MEMBRE DE PLUSIEURS SOCIÉTÉS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES,
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
ET DU LION NÉERLANDAIS.

TOME 2. SECTION 2.

PARIS.

CARILIAN-GŒURY ET V^or^ DALMONT, ÉDITEURS,

LIBRAIRES DES CORPS ROYAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES,

QUAI DES AUGUSTINS, N^os^ 39 ET 41.

1842.

SIXIÈME MÉMOIRE

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

DES CHEMINS DE FER

CONSIDÉRÉS SOUS LES RAPPORTS LÉGISLATIFS, FINANCIERS, POLITIQUES, MILITAIRES ET SOCIAUX, ETC.

CHAPITRE PREMIER.

DU PROJET DE LOI SUR LES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER PROPOSÉ PAR LE GOUVERNEMENT.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

La presse quotidienne, de plus en plus éclairée et puissante, franchissant les barrières des empires, appelle les peuples divers à la participation rapide des découvertes utiles. A peine l'emploi des chemins de fer, restreint, dans le dernier siècle, au voiturage par des chevaux, de la houille et des autres matières encombrantes, a-t-il été étendu, par une heureuse et hardie tentative, au transport très-rapide des personnes,

à l'aide des locomotives, que cette belle invention, préconisée dans les journaux de l'univers, a été étudiée, essayée, et a bientôt triomphé des préjugés et de tous les obstacles.

Les nations libres, toujours les plus éclairées et les plus progressives, ont été les plus intelligentes à comprendre l'étendue de la conquête de l'économie, soit du temps, soit des dépenses, par ces voies admirables; elles ont su encourager et développer leur heureuse et générale exécution, en se conformant aux prescriptions rigoureuses de la science et de la justice distributive.

En Angleterre, les compagnies, livrées par une loi prévoyante à la fécondité de leur génie créateur, ont ouvert des lignes d'abord isolées convergeant aux centres de production et de consommation, et ont formé avec le temps un réseau embrassant les villes principales de l'Angleterre, et liant les mines aux ports et à la capitale. Le gouvernement, dans sa prévoyante sollicitude, a compris qu'il devait s'abstenir directement, mais que sa mission l'obligeait d'honorer les entreprises et de les seconder de toute sa puissance.

Les Pays-Bas, qui apprirent à l'Europe, dans les derniers siècles, l'art de construire des canaux, ont donné des premiers cet exemple providentiel.

Le gouvernement de la Belgique, encore soumis aux traditions de l'empire, a voulu se faire entrepreneur; il a construit des chemins, sans doter le pays de la puissance des associations. Maintenant il se trouve en lutte avec les intérêts privés des localités délaissées. Il a interverti les rôles naturels; il agit, et le public contrôle et critique. De là des froissements et plus tard des mécontentements et des dangers publics.

L'Allemagne, plus lente à imiter, entre dans la voie des améliorations avec sa prudence et sa persévérance nationales; elle surmonte les difficultés du sol et du fractionnement des états souverains. Les travaux s'exécutent par des associations généreusement aidées par les princes, ou par des administrations spéciales, indépendantes, sous les ordres directs des souverains.

La Russie, vaste dans ses projets, entreprend, par l'armée, des routes de plusieurs centaines de lieues, et remplit à la fois le triple but d'enrichir les provinces, d'occuper les troupes et de civiliser les peuples. Les

chemins de fer de la Russie relieront plus tard l'Europe à l'Asie, la mer du Nord à la mer Noire et à la mer Caspienne.

Les États-Unis d'Amérique, dans leur ardente et féconde jeunesse nationale, ouvrent des voies de fer à travers des contrées à peine habitées, et jusqu'alors peu connues, des bords de l'Atlantique aux rives de l'Ohio et du Mississipi; ils semblent se donner à tâche de surpasser bientôt, dans les arts et l'industrie, les vieilles nations du continent, et de défier la rivalité ambitieuse des plus puissantes.

L'Italie même, soumise aux jouissances de son délicieux climat et à l'oppression d'une domination absolue ou étrangère, ose entreprendre de grands projets de chemins de fer et les achève avec bonheur.

Les rail-ways ont conquis partout les suffrages des peuples et la protection des souverains. Les transports rapides, économiques et commodes qu'ils procurent ne sont encore que des avantages secondaires. Ces inventions admirables promettent en outre la suprématie aux nations les plus habiles à les multiplier et à les développer. On devra aux chemins de fer l'instruction, l'habileté et pour ainsi dire la création de milliers de mécaniciens capables de construire, de réparer et de conduire des vaisseaux de guerre à vapeur, les dominateurs des mers dans un prochain avenir.

L'extension des chemins de fer a obligé l'emploi de milliers de locomotives, a déterminé la construction de beaucoup d'usines à fer où se fabriquent les machines à vapeur. Depuis cette découverte et par son influence l'Angleterre, les États-Unis, les Pays-Bas, la Suède, etc, se sont enrichis de flottes à vapeur qui sillonnent les mers, avancent rapidement malgré le calme et les tempêtes; remontent les fleuves; franchissent en deux semaines les 1,200 lieues de l'Atlantique, et ouvrent une communication régulière et rapide entre les peuples des deux hémisphères.

En présence du beau spectacle que donnent les populations civilisées par leurs progrès extraordinaires, pourquoi la France seule reste-t-elle presque stationnaire et se montre-t-elle dédaigneuse de ses antécédents glorieux et de son avenir compromis? Tout conseille de rechercher les causes qui la tiennent comme enchaînée dans les traditions du passé, et paralysent le génie d'une génération ardente et éclairée.

§ 1er. *Causes et conséquences des obstacles apportés en France par la centralisation excessive aux améliorations et spécialement à l'établissement des chemins de fer, etc.*

Les empires les plus exposés aux fléaux du ciel, de la terre et des mers ont moins souffert que la France éprouvée par des convulsions politiques presque endémiques depuis des siècles.

Des révolutions pour ainsi dire périodiques ont ruiné des villes, dévasté les campagnes, décimé les populations, anéanti des milliers de familles, et laissent dans les cœurs ulcérés des regrets, des espérances, des haines profondes que le temps semble calmer et n'éteint pas.

D'une part, les populations intelligentes et laborieuses, qui ne demandent jamais que sécurité et justice, souvent abusées, opprimées et toujours trop imposées en violation des promesses, conservent un sentiment intérieur de défiance invincible.

D'autre part, le gouvernement, successeur de pouvoirs mobiles tour à tour vainqueurs et vaincus, se tient en éveil contre les innovations même matérielles, et par excès de précautions éloigne la confiance facile à conquérir.

Enfin, des ambitieux subalternes, habiles en intrigues, savent mettre en état d'hostilité le peuple et le prince pour les exploiter également ; et ils prospèrent par les malheurs publics longtemps préparés et toujours alimentés par le secret concours de l'étranger.

Nés dans la servitude de la misère, ils se montrent insatiables dans leurs convoitises, absolus dans le pouvoir usurpé, implacables dans les vengeances.

Étrangers aux progrès des arts, indifférents aux prospérités publiques, ils célèbrent, comme modèles, les règnes fameux par les batailles, les conquêtes, les invasions, la destruction des empires et des peuples; enfin, par un enchaînement de fautes, de combinaisons audacieuses et coupables, ils provoquent des révolutions qui comblent d'honneurs et de richesses ces adorateurs de tous les pouvoirs absolus.

Les révolutions françaises, engendrées par des abus croissants, par la corruption des temps, ont détruit les institutions fondamentales destinées à les prévenir. Il ne reste plus de forces sociales permanentes capables de

maintenir l'équilibre entre le peuple qui a droit à une administration tutélaire, paternelle, à bon marché, et le gouvernement sollicité à étendre incessamment ses attributions.

A l'aide des conflits, un ordre nouveau, celui des grands financiers, s'est institué et prétend exploiter, par des monopoles, les priviléges de l'ancienne noblesse, sans en remplir les charges honorifiques et glorieuses, qui imposaient à celle-ci le devoir sacré de consacrer sa fortune et sa vie à la défense du trône et de la patrie.

Les convulsions politiques sont très-productives pour cet ordre nouveau; elles abaissent ou abattent les véritables sommités sociales qu'il veut remplacer; elles exagèrent les dépenses publiques, les impôts; elles nécessitent les emprunts, sources de richesses pour les financiers spéculateurs; elles créent des emplois multipliés, lucratifs, dont ils réservent les honneurs et les revenus à leurs familles, par là plus puissantes.

Les partisans et exploitants des monopoles toujours funestes au peuple, demandent, par calcul, un pouvoir fort, une centralisation administrative absolue, un budget immense, dans l'espoir fondé de bénéfices considérables à obtenir.

La centralisation étant féconde lorsque son organisation est parfaite, désastreuse par ses excès, il paraît nécessaire d'en fixer les attributions et les limites.

Plus cette centralisation est absolue, plus elle exige un vaste génie pour en prévenir les écarts; la prospérité et le bonheur des peuples sont donc de rares et courtes exceptions.

Les grands conquérants, comme Cyrus, Charlemagne et Napoléon, ont organisé les provinces comme leurs armées; ils confièrent chaque branche de l'administration à leurs principaux généraux, et sous leurs ordres; établirent dans chaque province un gouvernement, des agents et des troupes, et les firent surveiller eux-mêmes par des inspecteurs généraux, chargés d'écouter les plaintes des peuples, de recevoir leur réclamation, et d'être pour ainsi dire les yeux et les oreilles du souverain.

Cette organisation semble parfaite sous le héros créateur, supérieur à toutes les rivalités ambitieuses qu'il domine.

Mais, à sa mort, et surtout pendant les minorités, les régences, la

vieillesse ou les maladies du souverain; les gouverneurs, choisis alors par l'intrigue, deviennent indépendants, arbitraires, poussent les peuples à la révolte par l'oppression, ou les rendent esclaves par la misère; ils préparent la dissolution des empires.

L'organisation d'un peuple, comme une armée, nécessite un pouvoir absolu, et entraîne à la longue de funestes résultats.

Les successeurs de Cyrus, employant, pour la guerre, l'ordre établi pour la paix, firent des entreprises militaires gigantesques, désordonnées, ruinèrent les peuples et furent vaincus par quelques milliers d'hommes libres. Un siècle après sa mort, dix mille Grecs triomphèrent de troupes innombrables, au cœur d'un vaste empire, et se rendirent célèbres par une retraite glorieuse. Deux siècles après, Alexandre, avec trente mille hommes, fit la conquête des États de Cyrus.

A l'aide d'une centralisation excessive, Louis XIV et Napoléon, disposant à leur gré des populations, envahirent l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne, etc. Mais, par une fatalité presque inévitable, ils provoquèrent les coalitions, les invasions, et ont légué à leurs familles la proscription, et à la France des révolutions.

L'abdication de Napoléon à Fontainebleau, son voyage solitaire à l'île d'Elbe, son retour triomphal, son départ, des révolutions instantanées aux seuls cris plus de droits réunis, plus de conscriptions, attesteront à jamais que l'opinion des peuples est plus puissante qu'une centralisation absolue, toujours odieuse par les contributions et les charges excessives qu'elle impose de nécessité.

La centralisation politique, bien réglée, dépeinte avec un charme de style et une séduction de brillantes pensées par notre plus célèbre publiciste, est sans contredit admirable dans son but et féconde quelquefois en grands résultats. Mais la centralisation administrative excessive, disposant de toutes les forces gouvernementales, se rendant plus absolue par instinct, détruit l'esprit d'association, et ravit au pays l'intervention active, gratuite des classes éclairées. Elle exagère les dépenses; multiplie les emplois rétribués, traite les provinces en pays conquis; elle corrompt et anéantit à la longue les institutions représentatives; elle livre au pouvoir les ressources publiques; le pousse à des entreprises gigantesques et déplo-

rables; elle rend le pays stationnaire et rétrograde; enfin elle provoque des séditions et des guerres intestines ou étrangères.

Averti par l'expérience de nos sept dernières révolutions, et éclairé par les enseignements de l'histoire, nous avons la conviction que la centralisation administrative absolue, instituée par Napoléon, sur les ruines des attributions locales usurpées, est la cause principale, sinon unique, de tous les malheurs de la France depuis quarante ans; on lui doit l'inspiration d'expéditions aventureuses et désastreuses, la perte de trois millions d'hommes, de vingt milliards, et celle de nos plus belles colonies, une dette de cinq milliards, un budget de 1300 millions, une armée régulière nombreuse, ruineuse, dangereuse pour les libertés.

Tous ces malheurs ensemble sont à nos yeux bien moins funestes, encore pour l'avenir du pays, que les conséquences de la loi sur les chemins de fer, si elle était adoptée, sans de grandes modifications.

Le pouvoir conféré au gouvernement d'exécuter huit cents lieues de chemins de fer, aux frais des contribuables, aurait pour premiers résultats de ruiner la moitié de la France au profit de l'autre moitié; de mettre en hostilité les départements; de donner au ministère la faculté d'éparpiller, selon sa volonté, 30 à 40 millions, chaque année, sur cette immense étendue, d'occasionner une générale perturbation.

Enfin, nous espérons montrer que ce vaste projet est imprévoyant, ruineux et même impraticable; qu'il est contraire aux règles fondamentales de la science, de la pratique et de l'économie politique; et qu'il n'a pu être proposé, appuyé que par des personnes bien intentionnées, sans doute, mais étrangères à l'expérience de semblables entreprises.

Avant de discuter ces diverses questions, rappelons les leçons du passé.

§ 2. *Funestes précédents des lois de concession de* 1821 *et* 1822 *et des lois proposées en* 1842.

En 1821 et 1822, l'élite de la représentation nationale, composée d'homme éminents, que nos révolutions avaient conduits en vainqueurs ou en proscrits sur tous les points du globe, la plupart très-instruits, ayant à voter sur la loi des canaux, se prononça énergiquement en faveur

des associations contre l'intervention des financiers spéculateurs; mais alors comme toujours, des ambitieux subalternes ne pouvant s'élever que par la centralisation absolue, parvinrent à triompher des solennels avertissements, reconnus plus tard prophétiques. Ils réalisèrent leur plan d'envahissement des travaux, toujours poursuivi depuis vingt ans, et aujourd'hui révélé avec plus d'éclat.

Les majorités des chambres inattentives, abusées ou complaisantes, adoptèrent, mais à regret, les lois d'emprunts, conseillées alors dans l'unique but de repousser les véritables associations, et d'en étouffer le génie naissant constaté par d'heureux succès.

Le gouvernement trop confiant avait espéré, sur parole, que ces grands financiers spéculateurs deviendraient de puissants appuis dans les temps d'épreuves : les faits ont parlé!

A chaque session, de 1822 à 1830, les membres éclairés des chambres dénombraient sans succès les pertes incalculables occasionnées par l'intervention exclusive de l'administration dans l'exécution des travaux. Ces critiques sévères ont été souvent reproduites depuis 1830. Malgré cette unanimité de manifestations et de votes officiels, la centralisation administrative absolue a marché à la conquête de l'usurpation des attributions des autorités locales, et de l'emploi presque exclusif des ressources financières du pays.

Les canaux concédés en 1821 et 1822, estimés 119 millions, auront coûté avec les intérêts perdus 450 millions, et cependant la France n'a pas une navigation complète; puisque ces canaux, d'ailleurs en chômage quatre et cinq mois par an, et qui ne rendent pas ensemble les frais de réparation et d'entretien, viennent tomber dans des rivières qui ne sont ni canalisées, ni endiguées, tantôt débordées, et tantôt à sec.

C'est dans un tel état de choses, où les fleuves demandent de si grands travaux, où 400 millions sont encore à dépenser pour rendre productives les dépenses déjà faites, que l'administration, succombant sous le fardeau de tant de projets à étudier, à diriger, serait encore chargée de l'immense entreprise de huit cents lieues de chemins de fer.

Les lois présentées en 1842 pour l'expropriation forcée des canaux des compagnies et pour le rachat des actions de jouissance, ont été conçues

par la vaste pensée ambitieuse, persévérante, malgré les oppositions qu'elle soulève, de s'emparer de l'exécution de tous les travaux publics.

Les actions de jouissance des canaux ne donnant que des chances de revenus hypothétiques et dans vingt-cinq ou trente ans, le gouvernement veut leur faire attribuer une valeur réelle, devancer les payements de vingt-cinq à trente ans, et mettre à la charge de la génération actuelle le remboursement anticipé d'une créance dont l'intérêt, d'ailleurs fictif, est seulement à payer par la génération future.

Cette disposition est contraire à tous les principes d'économie politique et de justice.

L'expropriation des canaux, sous le prétexte d'utilité publique, aurait les mêmes caractères d'iniquité. La loi proposée serait une violation de pactes solennels passés entre des compagnies avec l'État; elle détruirait la confiance des associations; elle ravirait au pays les immenses ressources qu'il pourrait en obtenir; elle ferait supporter par les contrées éloignées des dépenses pour elles improductives, sinon nuisibles.

Espérons que la Chambre des pairs, où l'on compte un si grand nombre d'hommes d'État expérimentés, repoussera des projets de lois qui enlèveraient à la France tout avenir de prospérité.

§ 3. *Imprévoyance du projet de loi, considéré sous les points de vue de la science mécanique et de la pratique dans l'exécution des travaux.*

L'entreprise par l'État des chemins de fer commencés à la fois sur tous les points du royaume, ne sera pas achevée en trente ans, et restera partout incomplète; le pays ne pourra profiter des perfectionnements possibles pendant cette longue période.

Puisqu'en vingt-cinq ans, les chemins de fer et les locomotives pour le transport des personnes ont été inventés et utilement modifiés, on doit donc espérer qu'avant vingt ans de notables découvertes et améliorations seront le résultat des recherches et des méditations des ingénieurs de tous les pays. Cependant les travaux des grandes lignes, comme celle de Paris à Bordeaux et à Bayonne, étant entamés et achevés sur beaucoup de points

isolés, il ne serait plus possible d'admettre de nouveaux systèmes de rails, et peut-être même de locomotives, justifiés par le succès.

La proposition de faire exécuter les terrassements et les travaux d'art par l'État, et de charger des compagnies de fournir les rails, n'a pu être présentée et appuyée que par des personnes étrangères aux travaux.

L'emploi des rails provisoires doit être immédiat pour diminuer les frais de transport et le nombre des ouvriers; sans cette ressource indispensable, on dépenserait quelquefois trois et quatre fois plus de temps et d'argent pour l'exécution des ouvrages d'art, des grandes tranchées, des remblais étendus qu'exigent les conditions fondamentales des tracés des chemins de fer, en lignes presque droites et horizontales.

Cette disposition de la loi doit être réformée, parce qu'elle entraîne dans un surcroît de dépenses incalculables.

§ 4. *Inconvénient et injustice, dans certains cas, de la participation déterminée des départements et des communes dans les dépenses d'indemnités de terrains.*

Une ligne de chemin de fer coupera un département, une commune sur les limites extrêmes, sans arriver au chef-lieu, et leur sera très-défavorable, puisqu'elle enlèvera aux populations agglomérées le commerce actuel qui les enrichit; et cependant les habitants seraient forcés d'acquitter les frais d'ouvrages évidemment préjudiciables.

Comment d'ailleurs déterminer la part contributive des communes, qui ne saurait être réglée d'après la base unique de l'étendue du terrain à exproprier? La fixation des indemnités entraînerait, de nécessité, des débats, des retards et la suspension des ouvrages dans de telles localités, c'est-à-dire sur presque toute la ligne du chemin de fer à ouvrir.

§ 5. *Violation par le projet de loi des principes d'économie politique et de la Charte.*

Les chemins de fer enrichissent les contrées traversées et particulièrement les points de départ et d'arrivée; ils attirent sur ces voies la vie commerciale à une grande distance, et font déserter les grandes routes parallèles et rivales, au détriment des populations riveraines de ces routes.

Il est donc juste de faire acquitter la presque totalité des frais de construction et d'entretien par les voyageurs et négociants qui en profitent.

Les travaux de ces chemins sont d'une utilité non générale, mais provinciale; ainsi la Charte n'autorise pas de prélever des impôts, sur tous, pour le profit unique de quelques contrées privilégiées.

Il est juste, sans doute, que l'État contribue pour en assurer le succès, en raison des bénéfices que le trésor doit en retirer par les impôts et par l'économie obtenue sur plusieurs services publics; mais son intervention, pour être équitable, doit être généralisée; il doit offrir, sans exception, les mêmes subventions, les mêmes encouragements à tous les travaux réclamés par les conseils généraux de chaque département.

§ 6. *Évaluation des dépenses effectives des huit cents lieues de chemins de fer proposées à exécuter par l'État.*

Huit cents lieues, entreprises d'après un même système par l'État, coûteront au moins 1,600,000 fr. par lieue, ou ensemble 1380 millions, en raison des frais d'administration, de la lenteur des travaux et des éventualités, sans compter les intérêts perdus; et on ne peut espérer l'achèvement de cette entreprise avant trente-six ans.

Il faudra donc dépenser chaque année 38 millions, éparpillés sur tous les points, pendant une longue période de trente-six ans.

Mais, en comptant les intérêts composés, la dépense effective sera, non de 1 milliard 380 millions, mais de 3 milliards 800 millions.

C'est-à-dire que chaque famille de France, composée de sept personnes, devra payer, pendant une génération, la somme énorme de 784 fr., quoique le plus grand nombre de ces familles se trouvent exposées à des pertes par ces nouvelles voies.

§ 7. *Impossibilité de garantir le payement des huit cents lieues de chemins de fer, d'après le système du ministère.*

L'obligation de payer un budget de 1,300 millions par an a porté les impôts aux dernières limites de l'exagération.

L'État a déjà contracté l'engagement de consacrer en travaux extraordinaires, par la loi du 25 juin 1841, la somme de. 501 millions.
Les budgets précédents ont constaté un déficit de. . . 300 millions.

L'arriéré et les obligations sont donc de. . . . . 800 millions
non compris les dépenses extraordinaires imprévues.

Maintenant nulle réserve n'est préparée pour les temps de guerre; en sorte que les dépenses militaires, et des apparences même de guerre, détermineraient la suspension des allocations destinées aux travaux extraordinaires et aux chemins de fer en construction.

Qu'on se représente alors le désordre et les pertes occasionnés par l'interruption de tous les travaux? Qu'on évalue le montant des indemnités à payer aux fournisseurs et aux compagnies? On reconnaîtra trop tard les difficultés inextricables, les dangers et les impossibilités du système proposé par le ministère.

§ 8. *Probabilités d'une perturbation générale occasionnée par les chemins de fer entrepris d'après le système du ministère.*

Les populations de quarante-deux départements, ou plutôt des principales villes de ces départements, jouiraient de routes admirables, voyageraient commodément, à raison de huit à dix lieues par heure, à meilleur marché que par diligence. Les frais de construction et en partie d'exploitation seraient acquittés par le trésor.

Les populations des quarante-quatre autres départements seraient réduites à se servir de routes à pentes rapides, coupées d'ornières, où les transports continueraient à se faire chèrement et avec une vitesse seulement d'une lieue par heure pour les marchandises, et de deux lieues pour les voyageurs.

Il est évident que tout équilibre serait rompu, que les agriculteurs et les fabricants des quarante-quatre départements délaissés ne pourraient soutenir la concurrence avec ceux des quarante-deux départements favorisés. Il y aurait bientôt déplacement d'industrie et de population; d'une part appauvrissement rapide; d'autre part accroissement d'aisance et de richesses.

Par une autre fatalité, les 1,380 millions à dépenser en chemins de fer seraient presque exclusivement réservés aux grandes villes et aux contrées les plus favorisées, déjà en possession de tous les monopoles, de l'emploi de la presque totalité du budget de la guerre, de la marine, et surtout de l'instruction publique, etc., et du bénéfice des fonctions publiques dévolues à la jeunesse plus riche des grandes villes de ces quarante-deux départements, d'ailleurs instruite gratuitement aux frais du trésor.

Les quarante-quatre départements traités par le projet ministériel en pays conquis, manifesteraient, avec éclat, leur mécontentement qu'autoriseraient l'augmentation indispensable des contributions et les difficultés croissantes de les acquitter par la vente de produits du sol dépréciés par la concurrence.

§ 9. *Inconvénients et dangers de l'intervention du ministère dans le choix des tracés et dans la direction des travaux des chemins de fer.*

Entre les points de départ et d'arrivée d'une grande ligne, trois ou quatre projets sont toujours possibles et également praticables. Chaque direction a de nombreux et ardents partisans. Le gouvernement, en adoptant un tracé, à l'exclusion des autres, soulève gratuitement contre lui le mécontentement des contrées déshéritées.

Supposons enfin les huit cents lieues votées et même, par impossible, suffisamment dotées. On chargerait chaque ingénieur des localités de l'exécution d'un anneau, d'un tronçon. Mais, dans le nombre, beaucoup sont inexpérimentés, n'ayant pas même eu l'occasion d'étudier, ni même de visiter les entreprises du dehors.

Chaque ingénieur en chef directeur enverrait à Paris les projets d'ensemble et détail, avec les propositions de modifications présentées par les ingénieurs des divers grades sous ses ordres.

L'administration de Paris pourrait-elle avec maturité, avec connaissance des lieux, se prononcer sur mille projets divers, la plupart controversés?

On sait que l'administration, par sa nature indécise, a varié souvent pen-

dant un demi-siècle, sur les points essentiels du tracé des canaux de Bourgogne, de Picardie, du Nivernois, du Rhin au Rhône dans la traversée de Besançon, etc. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi des grands projets de chemins de fer, dont les modifications plus nombreuses seront plus vivement appuyées par les délégués des départements et des cantons rivaux?

L'administration ouvrirait des chemins de fer à grands frais et avec le même luxe dans les contrées désertes des landes ou bruyères, entre Bordeaux et Bayonne, entre Orléans et Bourges, entre Châlons et Nancy, comme dans la Flandre française, la plus riche et la plus peuplée du monde.

Elle confierait la plupart de ces ouvrages aux ingénieurs des localités, transformés en conducteurs, parce qu'on leur refuse le pouvoir de modifier et de perfectionner les projets.

Le ministère, ayant, chaque année, 38 millions à éparpiller sur huit cents lieues, serait sollicité par chaque député des départements favorisés pour obtenir des allocations plus fortes. Chaque ville, sur les diverses lignes, réclamerait un commencement d'exécution dans la crainte qu'un changement de tracé ne fût ordonné par de nouveaux administrateurs.

Les ministres, obsédés de demandes particulières des députés et de leurs électeurs, ne pourraient plus s'occuper des grands intérêts du pays.

Quelle que soit la haute capacité d'un homme d'État, s'il est condamné à recevoir, chaque jour, beaucoup de députations nombreuses, il ne peut disposer du temps, ni conserver la force d'attention nécessaires à l'étude des questions politiques du dehors et du dedans.

Tout est donc perte et péril par l'intervention du ministère, dans la direction des travaux publics.

§ 10. *Influence féconde et miraculeuse de l'exécution exclusive des travaux publics par de véritables associations.*

Dans les États représentatifs bien réglés, le gouvernement honore et convie les associations; il leur accorde des traités favorables et toujours respectés; il donne des concessions à perpétuité, des subventions et des tarifs suffisants.

Avec ces mêmes encouragements indispensables, on trouverait, en France, en une année, des associations qui prendraient l'engagement d'achever, en moins de dix ans, huit cents lieues de chemins de fer, tracés, non selon le caprice administratif, mais d'après les votes des conseils généraux.

En adoptant un tel système, on ferait cesser les animosités des localités rivales; on mettrait les dépenses des travaux à la charge des contrées et des personnes qui en profiteraient. Chaque année de nouveaux projets seraient proposés, votés et bientôt exécutés.

Le gouvernement obtiendrait des témoignages de reconnaissance des populations diverses, également appelées à la libre exécution des améliorations.

Chaque compagnie, s'enquérant partout des découvertes nouvelles, s'empresserait de les accueillir et de profiter des lumières des plus célèbres ingénieurs. Elles ouvriraient des chemins seulement à une ou à deux et trois voies, selon l'activité des transports. Quelques-unes établiraient ces chemins avec un luxe de solidité pour se procurer des vitesses de dix à douze lieues par heure; d'autres rechercheraient une extrême économie dans le choix des ouvrages et des matériaux pour retirer l'intérêt des capitaux dépensés.

Ce ne serait plus une égalité aveugle et imprévoyante qui présiderait aux entreprises; on n'ordonnerait pas des ouvrages en pierres de taille dans les contrées pauvres. Les compagnies, dominées par la haute raison de rendre les chemins productifs, sauraient préférer à des monuments d'architecture, les ponts en bois, en briques, d'une dépense quelquefois dix fois moindre.

L'intervention exclusive des associations forme des ingénieurs célèbres, inspirés par la gloire d'attacher leurs noms à des travaux conçus et achevés par eux; elle produit des mécaniciens nombreux et habiles; elle les excite à se distinguer par des découvertes qui les enrichissent. Les actionnaires des localités, chargés de diriger, de surveiller les travaux, acquièrent une rapide instruction et en font profiter leur pays dans les conseils des villes et des départements.

Les associations unissent les habitants d'une contrée par mille liens

d'intérêt et d'affection, et donnent à une nation une puissance d'agrégation, une volonté éclairée, généreuse, qui la rendent homogène, prospère au dedans et formidable au dehors.

La représentation nationale, alors composée d'hommes plus expérimentés, appelée à examiner séparément chaque projet des associations soumis à sa sanction, parvient, à l'aide d'enquêtes, à les rendre plus parfaits, et contribue puissamment aux progrès des améliorations générales.

§ 11. *Des oppositions et des opposants à l'exécution, par des compagnies, des chemins de fer et autres travaux publics.*

Le système des entreprises par l'État est favorable aux brillants orateurs de la Chambre, aux chefs de coteries, qui, sans études préalables, sans instruction spéciale, ont la chance d'obtenir des emplois éminents. Ministres, ils exercent le pouvoir de disposer du sort de cinq cents savants ingénieurs, sortis dans les premiers rangs d'une école célèbre où ils n'auraient pu se faire admettre; et ils jouissent de la faculté sans limites de répartir des centaines de millions, d'enrichir certaines localités de leur préférence, et de ruiner les autres par un abandon capricieux.

Une souveraineté héréditaire, dans les autres États, ne confère pas d'aussi nombreux priviléges, et n'est pas convoitée avec plus d'ardeur.

En France, la conquête des ministères est obtenue, pour la ruine du pays, par les succès brillants de discours académiques.

En dehors du ministère, les financiers spéculateurs, déjà enrichis par les canaux de 1821 et 1822, par les emprunts, les traités avec l'État, et par l'exploitation de tous les monopoles déplorables, voient avec ombrage le concours des véritables associations du pays; ils les considèrent comme des concurrences dangereuses; et ils les poursuivent, par anticipation, de leurs paradoxes et de leurs suppositions erronées.

Ils prétendent que les Français n'ont pas l'esprit d'association, que les hommes et les capitaux manquent; ils accusent indirectement le gouvernement de ne pas inspirer de confiance; ils calomnient le pays qu'ils se proposent d'exploiter de plus en plus.

Ils appellent les adversaires des monopoles des ennemis de l'État, et ils les poursuivent de leurs sarcasmes, de leurs attaques, de leurs outrages; tels sont les monopoleurs qu'Adam Smith, dans la *Richesse des nations*, a dépeints avec autant de chaleur, d'éloquence, que de vérité.

Les compagnies financières, concessionnaires de chemins de fer, verraient aussi avec inquiétude se multiplier les associations chargées d'entreprises analogues, qui mettraient en émission des actions et établiraient une concurrence pour les transports. Elles savent que les travaux du gouvernement ne finissent que rarement, sont négligés, et ne peuvent offrir une rivalité dangereuse; elles préfèrent son intervention.

Une autre classe d'opposants a plus de puissance et d'intérêts pour repousser les véritables associations.

Les députés appelés ministériels et ceux des grandes villes favorisées au détriment des campagnes, ont la conviction, par l'expérience, qu'en abandonnant au ministère la libre et arbitraire dispensation du budget de l'État, leurs localités obtiendront, par des travaux de faveur, beaucoup plus qu'elles ne payent annuellement par les impôts, et que cette générosité ministérielle doit établir et étendre leur popularité personnelle.

Quoique tous ces ennemis déclarés des véritables associations et des prospérités de la France ne comprennent pas dix mille familles, que peuvent contre leur association puissante trente-quatre millions d'âmes disséminées ou isolées? Les principaux chefs de ces familles, envoyés comme délégués par les principales villes, ont la majorité dans la Chambre, dans les commissions, dans les conseils, et font considérer les monopoles établis comme des droits acquis par prescription. Des doctrines désolantes ont été inventées pour justifier les priviléges financiers exorbitants, et des haines ardentes s'attachent aux écrivains qui osent les combattre; on les représente comme des utopistes, des ennemis publics, et sous les bannières des monopoleurs, le peuple abusé est conduit périodiquement à des catastrophes inévitables.

Le gouvernement et le public doivent également souhaiter et vouloir un système légal, également favorable aux populations des villes et des campagnes.

§ 12. *Résumé des désastres que recèle la loi sur les chemins de fer telle qu'elle est proposée par le ministère et par la commission.*

Les lignes proposées, d'une étendue de huit cents lieues, coûteraient à des compagnies 1380 millions; exécutées par l'État, la dépense effective, en y comprenant les intérêts composés pendant trente-six ans, serait de 3 milliards 800 millions, parce que ces travaux ne donneraient pas de revenus.

Le système de l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art par l'État et de l'intervention postérieure des compagnies pour la fourniture seulement des rails, des machines, est impraticable, parce qu'il faut que ces rails et les bois soient immédiatement employés aux transports des terres et des matériaux.

Les travaux, partout commencés par l'État, resteraient longtemps improductifs. A la première guerre, par exemple, les allocations seraient réduites ou suspendues, et les travaux abandonnés dans leur imperfection se dégraderaient rapidement.

Le ministère ayant à éparpiller, par an, selon sa volonté, 30 à 40 millions sur huit cents lieues, serait obsédé de demandes; les membres de la Chambre obtiendraient des parts distributives plus fortes, selon leur influence et leurs votes.

La représentation nationale perdrait de sa dignité et de son action sur le pays.

La France se trouverait de plus en plus divisée en deux catégories.

L'une, jouissant déjà de tous les monopoles, aurait en outre des voies admirables où les transports se feraient à raison de huit à dix lieues par heure et à bas prix.

L'autre, déshéritée, réduite à des routes rares et mauvaises, payerait les améliorations dont elle ne profiterait pas; elle verrait ses populations s'éloigner, le commerce et l'agriculture s'appauvrir, les impôts croître et les moyens de les acquitter s'affaiblir.

Cette partie de la France marcherait à une décadence rapide, et deviendrait davantage encore la proie des usuriers.

L'État lui-même, forcé de recourir à des emprunts, sans ressources contre les éventualités, et pour les cas de guerre, se trouverait à la discrétion des financiers spéculateurs, les adversaires les plus violents des véritables compagnies exécutantes.

Les chemins de fer, entrepris par l'État, ne devant être construits que lentement, ces travaux ne formeraient pas les milliers de mécaniciens indispensables pour construire, réparer et conduire les machines des vaisseaux à vapeur, sans lesquelles nos flottes à voile seraient bientôt détruites dans les temps de calme, en pleine mer, ou dans nos ports.

Les fonds consacrés, par le ministère, aux chemins de fer, quoique insuffisants, devant épuiser les finances pendant un long avenir, la loi serait en définitive une proposition législative contre les chemins de fer. Nulle espérance d'en établir ne serait laissée aux départements répudiés, dont toutes les ressources seraient ravies par des impôts excessifs et croissants.

La loi, concédant au ministère un pouvoir exorbitant d'enrichir ou de ruiner les départements, selon ses affections ou ses antipathies, pourrait séduire des ambitions passagères; elle comblerait des vœux, et réaliserait une pensée vingt ans poursuivie avec une inflexible persévérance. Mais une solennelle discussion éclairera nos hommes d'État; ils sauront préférer à une autorité éphémère et à des projets funestes, les grands exemples donnés par Sully et Colbert, et la législation de Henri IV. Ils respecteront des édits, des traités et des exemples que la convention, conviée par des populations imprévoyantes, n'a pas voulu briser ou démentir.

Nos ministres entendront les avis des députés les plus éclairés, et désintéressés dans ces questions, et devineront les réclamations unanimes de plus de seize millions d'habitants exposés à des pertes incalculables par le projet de loi.

Ils ne voudront pas s'associer à des prétentions désordonnées de personnes qui prétendent exploiter la France au profit de leurs localités.

Ils se refuseront surtout à exploiter les vastes projets de chemins de fer au profit des élections futures, et à jeter le pays dans de nouvelles convulsions; résultats inévitables d'une majorité représentative, en hostilité avec la majorité des populations.

CHAPITRE II.

DES CHEMINS DE FER EN FRANCE ET DE L'AVENIR DE LA JEUNESSE INTELLIGENTE ET LABORIEUSE.

§ 1. *Dénombrement, situation et avenir actuel de la jeunesse intelligente et laborieuse des contrées rurales, dépouillée des droits de la Charte par les abus de la centralisation.*

La classe de vingt à vingt et un ans se compose, en France, de trois cent quarante mille jeunes gens, représentant le centième de toute la population.

De ce nombre vingt mille appartenant aux familles des riches propriétaires, des grands manufacturiers, des négociants, des hauts fonctionnaires, des habitants des trente-neuf grandes villes dotées de colléges royaux, d'établissements publics et gratuits, peuvent recevoir, selon leurs dispositions, une éducation étendue et complète. Par cette raison, ils sont appelés à jouir du monopole des emplois publics, et se trouvent affranchis des lois de la conscription, soit en achetant des remplaçants, soit en obtenant des fonctions qui en exemptent.

Cent mille, fils de prolétaires, n'ayant ni instruction ni indépendance, sont enchaînés par les besoins et exposés aux dangers de la misère.

Les deux cent vingt mille restants sont enfants des propriétaires des campagnes, des fermiers, des petits fabricants, des fils de médecins, de notaires, de fonctionnaires et militaires retraités, etc.

Ces jeunes gens reçoivent de leurs parents plus d'éducation que d'instruction et sont réduits, pour la plupart, à un sort précaire. Éloignés des colléges royaux, manquant de ressources suffisantes pour résider dans de grandes villes, ils ne peuvent être admis dans les administrations, où l'on exige, pour être surnuméraires, des connaissances qu'on ne leur a pas

apprises ; ils sont donc en dehors de la Charte qui a consacré les principes d'égalité pour l'admission dans les emplois publics.

Ces deux cent vingt mille jeunes gens appartiennent à la population laborieuse de vingt-deux millions d'âmes qui créent les produits de l'agriculture, des fabriques, les transportent dans les pays lointains, etc., payent la presque totalité des impôts.

De ces deux cent vingt mille jeunes gens, cent vingt mille sont destinés à aider ou à remplacer leurs pères dans les diverses positions sociales moyennes et sédentaires.

Les autres cent mille comprennent les fils des familles ruinées par les révolutions ou par la mort de leurs parents aisés et éclairés, des enfants de notaires, de médecins de campagnes, d'officiers retraités et qui leur ont inspiré des sentiments élevés ; beaucoup de ces jeunes gens privilégiés par la nature, ont la passion des arts, une ardeur infatigable d'études et de travail, l'ambition de parvenir par le mérite, et se trouvent dans l'impossibilité, par l'asservissement de centralisation, de se placer au rang que leurs facultés intellectuelles leur devraient assigner.

En 1789 toutes les carrières leur furent ouvertes, et de leurs rangs sont sortis les Biot, les Malus, les Fourrier, les Bernard, les hommes célèbres dans les arts et les lettres, la plupart des grands généraux. Plus tard l'entrée des carrières publiques devint plus difficile ; depuis 1830, elles sont encombrées et même fermées par des règlements qui blessent la raison et violent les lois.

Pour être admis dans les écoles militaires, dans les emplois administratifs, dans les écoles de droit, de médecine, etc., il faut être reçu bachelier ès lettres, ès sciences ; savoir du grec, du latin, des mathématiques qu'on n'enseigne pas dans trente-sept mille communes du royaume ; il faut donc qu'un jeune homme ait la possibilité de dépenser, pour courir la chance d'obtenir un emploi libre ou public, 5000 francs pendant un séjour de cinq ans dans une grande ville. Il faut, de plus, que ses épreuves soient faites ayant vingt ans, terme fatal d'exclusion dans plusieurs concours.

Maintenant on n'admettrait pas, dans le génie, Bernard, fils d'ouvrier sans fortune ; Vauban, dont le génie ne se révéla qu'à vingt-cinq ans ; dans la médecine, Bichat, qui ne savait pas le grec ; comme offi-

ciers, les généraux célèbres qui se sont illustrés sur tous les champs de batailles.

En France, les jeunes gens des campagnes, doués de génie, n'ont aucune chance de fortune et d'avenir ; un horloger comme Watt, qui a doté le monde des machines à vapeurs perfectionnées, et créé le principal élément de la puissance anglaise ; des ouvriers mécaniciens et charpentiers comme Brindley, Rennie, Stephenson, qui par leur génie naturel et le concours des belles institutions de la Grande-Bretagne, ont enrichi leur patrie de canaux, de docks, de ports de mer, de chemins de fer, de locomotives, etc., et ont légué chacun à leurs familles plus d'un million de rentes ; Fulton et l'illustre Francklin, d'abord prote, etc., tous resteraient ignorants, ignorés, et laisseraient leurs enfants dans le besoin.

Il a fallu que Brunnel, Gérard, etc., allassent en Angleterre chercher l'occasion offerte de donner l'essor à leur génie. Les belles machines de Brunnel, la filature de lin de Gérard, ont été et sont encore des sources de prospérité pour la Grande-Bretagne ; mais les rivalités contre les étrangers, la générosité et la confiance aveugle, innées chez les français, ont ravi à ces célèbres mécaniciens le prix de leur mérite. Mongolfier, l'inventeur des ballons et des béliers hydrauliques, l'ingénieur des ponts et chaussées Lebon, à qui on doit la découverte de l'éclairage au gaz et de l'évaporation par le vide, ont aussi enrichi des milliers de familles étrangères qui ont fait les premières applications de leurs inventions remarquables dédaignées longtemps en France ; ils ont épuisé le patrimoine de leurs enfants par les dépenses en essais coûteux et en démonstrations gratuites.

Les ingénieurs français, dans les divers services, qui jouissent cependant, en France, d'un monopole nuisible, sont encore ceux qui ont le plus à souffrir et à perdre du maintien d'une centralisation aveugle et sans borne.

Ces hommes d'un rare mérite, d'une vie laborieuse et dévouée, sont condamnés à dresser des états, des rapports, des règlements de comptabilité, et soumis aux ordres capricieux d'administrateurs étrangers aux connaissances théoriques et pratiques, et hors d'état d'être piqueurs ; et cependant les premiers commis exercent le pouvoir de se prononcer souverainement sur les projets des ingénieurs, sur leur avancement, leur résidence, et leur avenir toujours compromis.

On ne sait ce qui doit le plus étonner de l'imprévoyance d'une telle organisation, ou du courage de ceux qui acceptent la mission de donner des ordres à des subordonnés tous plus instruits, plus capables et plus méritants que ces prétendus hommes politiques nommés tour à tour chefs des divers services qu'ils ignorent. Tels sont les résultats d'une centralisation exagérée, habilement exploitée par l'intrigue; le génie est étouffé et reste stérile et inconnu; la jeunesse intelligente et laborieuse est réduite à un sort pénible et incertain, sans chances de gloire et de fortune; et le pays, qui devrait, comme autrefois, marcher en tête des nations civilisées, devient, pour sa ruine, stationnaire et dans beaucoup de départements rétrograde.

Les améliorations sociales que nous réclamons changeraient les destinées de cent vingt mille jeunes gens d'une condition moyenne, et d'une seule classe, et ensemble de deux millions quatre cent mille jeunes gens des classes de dix ans à trente ans.

Par l'émancipation instantanée et heureuse de ces deux millions quatre cent mille jeunes gens, nous élèverions à cette même situation, par leur exemple et leurs actions, les fils des prolétaires de dix ans à trente ans, d'un nombre de quatre-vingt mille par classe, ou ensemble de un million six cent mille.

La législation que nous proposons améliorerait l'avenir de quatre millions de Français.

Maintenant les plus ardents de ces jeunes gens et les plus habiles dans les arts, repoussés par une centralisation impitoyable, oppressés par les monopoles, vont chercher sur un sol étranger les chances de fortune et de gloire, et manquent rarement d'être victimes du climat, des préventions de l'étranger, et de l'abandon coupable des intérêts français par le ministère dans les conflits internationaux.

Les réformes que nous réclamons sont également favorables à tous les intérêts sociaux qui se suicident dans leur aveugle isolement.

Le gouvernement, en retirant des mains d'administrateurs subalternes, incapables, un pouvoir discrétionnaire exploité par eux au profit exclusif de leurs familles, mériterait la reconnaissance et le dévouement des populations maintenant opprimées.

Les familles riches, n'exerçant plus des monopoles intolérables, seraient moins enviées, plus aimées, et jouiraient d'une sécurité profonde et d'un avenir plus fortuné.

Les jeunes gens de la classe moyenne, dans les campagnes, qu'une législation prévoyante sur l'éducation publique, sur les entreprises nationales, etc., saurait émanciper, éclairer, enrichir, deviendraient des hommes de génie, des savants dans toutes les carrières, la force des armées nationales et la gloire du pays.

Sous la centralisation actuelle, la plupart restent dans la dégradation de l'ignorance et la servitude de la misère, mécontents, indignés de ne pouvoir remplacer leurs pères qui se distinguèrent dans les services publics ou dans les expéditions lointaines.

On est arrivé, par les abus de cette centralisation administrative, à faire exécuter par des ingénieurs et des mécaniciens d'Angleterre, à l'aide des subventions du trésor, l'un des plus grands chemins de fer de France, sous les yeux de trois cents ingénieurs français d'un grand mérite, réduits, pendant ce temps, à faire mettre des cailloux sur les routes.

Ainsi, les impôts payés par tous les contribuables du royaume, seront employés au profit des contrées les plus riches, et ne contribueront pas à donner de l'expérience aux ingénieurs, à former un grand nombre de mécaniciens français; cette importante entreprise sera un titre de gloire pour des ingénieurs étrangers, et restera comme un témoignage mémorable des sentiments anti-nationaux des agents prépondérants de la centralisation administrative, et du danger de leur confier le sort de la jeunesse française et l'emploi des fonds à consacrer en travaux publics.

§ 2. *Influence du système d'exécution des chemins de fer, par l'État, sur le sort et l'avenir des classes intelligentes et laborieuses.*

Le gouvernement d'un grand empire, se réservant le choix et la direction des travaux, n'adopte que de vastes projets; il les entreprend avec luxe; il les commence partout avec imprudence, les abandonne avec légèreté au premier événement imprévu; ne tenant aucun compte de la

perte des intérêts, et semble se complaire à justifier cet adage : *Qui trop embrasse mal étreint.*

Dominé, d'habitude, par la pensée de tout concentrer dans le chef-lieu, de sacrifier les droits des provinces aux intérêts de la capitale, d'imiter l'empire romain dans sa décadence, il ordonne l'ouverture de lignes immenses, s'étendant du centre aux extrémités; de Paris à la Manche, à Strasbourg, à Marseille, à Toulouse, à Bordeaux, à Nantes, au Havre, etc., sur un développement de huit cents lieues, et d'une dépense effective d'un milliard, sans comprendre les intérêts.

En consacrant, chaque année, 50 millions à ces ouvrages, il faudrait vingt années pour les achever.

Mais, pendant cette longue période, et après trente années de paix européenne, il est de toute probabilité que des guerres étrangères, absorbant les ressources, forceront d'interrompre les travaux, de les abandonner plusieurs années à l'état de destruction et de ruines, avant de les rendre productifs.

On peut ainsi compter que la durée de l'exécution de ces projets gigantesques, entrepris par le gouvernement, embrassera plus d'un tiers de siècle. Il faut donc ajouter à l'évaluation première la perte des intérêts composés, d'une valeur de plus de 2 milliards, et porter la dépense totale à 3 milliards.

Les grandes lignes ne s'achevant pas rapidement, les contrées voisines ne pourront entreprendre des embranchements; on est donc en droit de conclure que la loi conférant au gouvernement le choix et la direction des travaux, est une loi contre les chemins de fer, et qu'en définitive les populations, en France, seront plus imposées que dans les autres États pour les chemins de fer, et ne retireront que de faibles avantages des tronçons achevés.

Les pertes énormes en argent que doivent entraîner le luxe d'exécution, les retards, les ouvrages improductifs, sont encore les moindres inconvénients du système adopté. Quelques détails en convaincront.

L'administration centrale, ordonnant les travaux à cinquante, à cent lieues de distance, etc., les fractionnera par lots, les adjugera à des entrepreneurs et sous-traitants, et leur imposera des cahiers des charges

dont les clauses rigoureuses, exorbitantes, les livreront à la discrétion de l'autorité administrative.

Par ces rigueurs, les hommes de l'art, offrant toute garantie, n'oseront se hasarder à concourir dans la crainte de l'arbitraire; les ouvrages ne seront entrepris que par des tâcherons, chefs ouvriers, qui ne calculent que sur les bénéfices directs à obtenir dans les fournitures et la main-d'œuvre.

Ces tâcherons ne prennent pour aides que des ouvriers comme eux, et n'ont pas la possibilité d'apporter des modifications, d'essayer aucun perfectionnement.

Les ingénieurs des localités, les auteurs même des projets, chargés de les diriger, sont assujettis à se conformer servilement aux tracés et aux détails approuvés longtemps d'avance à Paris; s'ils découvrent des améliorations notables, ils sont tenus de dresser de nouveaux plans et devis, et d'attendre longtemps des décisions spéciales.

Par la force des choses, l'art reste stationnaire; l'autorité est réservée à des administrateurs éloignés, qui n'ont pas visité les localités, et ne jugent que sur dessins et d'après des renseignements insuffisants.

L'ingénieur de province, souvent déplacé, sous les ordres d'autres ingénieurs, n'a pas de chance de succès et de gloire. Les récompenses d'un beau travail sont presque toujours réservées aux ingénieurs qui n'ont eu ni la pensée, ni le mérite de l'exécution directe d'un beau projet.

Au-dessous des ingénieurs, les géomètres, les conducteurs, les mécaniciens, les dessinateurs n'ont aucune espérance de fortune et d'avenir.

Les ingénieurs, les adjudicataires des travaux, les chefs ouvriers ne sont point incorporés dans les entreprises; leur sort ne dépend ni de la rapidité de l'achèvement des travaux, ni du succès d'innovations importantes. La plupart, au contraire, se trouvent dans une condition meilleure par la lenteur de l'exécution des ouvrages. Dans ce cas fréquent, les ingénieurs et les conducteurs ont moins de fatigue, et les tâcherons beaucoup plus de profits, la main-d'œuvre étant alors à plus bas prix.

Le système de l'administration conduit donc à empêcher les essais, les découvertes, à ralentir la marche des entreprises, et à exagérer les dépenses par l'accumulation des intérêts composés perdus.

Puisque huit cents lieues de chemins de fer, évaluées à un milliard, doivent coûter, par les intérêts composés et perdus, 3 milliards, il est évident que l'intervention de l'administration fait supporter au pays une perte de 2 milliards, et que plus on entreprend de travaux d'après ce système, plus le pays s'épuise, et plus les classes intelligentes et laborieuses sont malheureuses.

L'exagération des impôts, qui est la conséquence de ce système, fait descendre les petits propriétaires dans la classe des prolétaires, et conduit les familles de prolétaires aux derniers termes de la misère. Il faut dès lors accroître le nombre et l'étendue des prisons et des hôpitaux, et redouter de fréquentes perturbations.

Une grande ligne de chemins de fer, de canal, qui ne s'achève pas et reste improductive pendant dix ans, vingt ans, etc., produit les mêmes résultats que la construction d'une pyramide gigantesque; elle ruine les populations par les corvées et les impôts, et prépare les séditions, les invasions par le mécontentement et la misère.

A toutes les époques, chez tous les peuples, les grands ouvrages improductifs ont entraîné des désastres, et souvent même la servitude.

On se laisse séduire par de dangereuses illusions lorsqu'on suppose qu'un chemin de fer, un canal, est toujours utile; il n'est profitable que lorsque les propriétaires du sol, les ouvriers, les prolétaires en retirent plus d'avantages que le montant des contributions prélevées pour en acquitter les dépenses.

En définitive, le gouvernement, voulant exécuter lui-même les chemins de fer, et les entreprendre sur une vaste échelle avec la certitude de ne les terminer que dans une longue période, il écarte ou détruit l'esprit d'association; il fait descendre les ingénieurs au métier de conducteur; il ôte toute chance d'avenir aux classes intelligentes et laborieuses; il empêche les perfectionnements et les découvertes; il demande aux ouvriers, par l'impôt, plus qu'il ne leur donne en journées; il épuise la génération présente dans l'espérance vaine de bénéfices éloignés; il rend stationnaire, et même rétrograde, le pays, comparé aux peuples rivaux rapidement progressifs; enfin il affaiblit son influence au dedans et sa prépondérance au dehors.

§ 3. *Influence de l'exécution des entreprises de chemins de fer par de véritables associations sur l'avenir des classes intelligentes et laborieuses.*

Depuis la paix générale, les relations fréquentes entre les nations ont établi une concurrence dans les arts et une communauté dans les découvertes utiles. Par un concours universel, les sciences d'application, d'économie politique, de législation, ont fait des pas rapides.

Un habitant des États-Unis invente et construit à son usage, dans une résidence inconnue au pied des Alleghanys, un pont en chaînes de fer; les journaux de tous les pays rendent compte de cette application, et en quelques années les fleuves d'Europe sont franchis par des ponts analogues, de plus en plus perfectionnés.

Un charpentier anglais, mécanicien, homme de génie, Stephenson, exécute le premier chemin de fer pour le transport des personnes, et la première locomotive, et quinze ans après une révolution s'opère dans les voies de communication de tous les États civilisés.

La science législative, plus importante encore par son influence sur le sort des peuples, a fait aussi de rapides progrès, et les saines doctrines d'économie politique sont démontrées et ont été admises comme les théorèmes et les propositions de mathématiques et de géométrie.

On sait que le travail utile est le principal élément de puissance et de richesse des nations; que l'instruction positive des classes laborieuses contribue à augmenter la masse, la qualité et la valeur des ouvrages exécutés; que l'aisance de ces classes, due aux travaux productifs, est la meilleure garantie de l'ordre, et que la sécurité publique assurée inspire confiance et courage, et contribue à développer les prospérités générales.

On sait encore que les propriétaires du sol, dans leur isolement, par des améliorations locales et privées, n'ont d'action que pour conserver, et laissent le pays presque stationnaire.

Il faut de plus à un grand peuple, en face de nations étrangères rivales, entreprenantes et ambitieuses, une organisation prévoyante destinée à assurer, dans un prompt délai et aux meilleures conditions, l'exécution des grandes améliorations productives, qui enrichissent les culti-

vateurs et les fabricants par la rapidité et l'économie des transports, et qui procurent une aisance générale aux classes des ouvriers et des prolétaires.

Pour remplir ces divers buts, les hommes d'État, dans les empires bien réglés, ont puisé, depuis deux siècles et demi, dans les édits de Henri IV, les principes féconds de la meilleure législation des travaux publics. Ils ont reconnu que les ouvrages doivent être payés par ceux qui en profitent, et qu'il faut les confier à des associations, chargées, à leurs frais et périls, de les exécuter, de les entretenir et de les perfectionner.

Cette heureuse combinaison est fertile en prodiges. Les associations étant conviées, protégées, encouragées, aidées même par le gouvernement, les hommes de génie découvrent les entreprises utiles, en rédigent les projets, organisent des sociétés pour les entreprendre, réunissent les capitaux pour en payer les dépenses.

Chaque association appelle à elle les jeunes gens intelligents et laborieux de la contrée; leur donne avec des emplois lucratifs la facilité de développer leurs facultés, et les intéresse au succès par des primes et des actions des compagnies.

Les entrepreneurs des travaux, les chefs ouvriers de tous états, les fournisseurs de matériaux, les propriétaires du sol, des carrières, etc., sont payés, en partie, en actions de l'entreprise, et deviennent membres de l'association et propriétaires.

Par la multiplicité des améliorations de ce genre, les jeunes gens intelligents et laborieux acquièrent de l'instruction, de l'aisance, et les hommes d'invention et de génie s'élèvent à la fortune par la renommée.

Les prolétaires deviennent propriétaires, et les agriculteurs, comme les manufacturiers, s'enrichissent par le bien-être plus général des consommateurs.

Une nation, par les bienfaits d'une parfaite législation des travaux publics, marche donc à une prospérité rapide; les familles se conservent, s'éternisent, s'unissent par les mille liens des associations.

Le gouvernement puise dans leur sein des administrateurs éclairés, expérimentés, des hommes d'État supérieurs, et voit au dehors sa pré-

pondérance croître et s'étendre par l'éclat de ses prospérités et de ses forces intérieures.

Par ce système, les contrées diverses, disposant également des mêmes éléments de richesses nouvelles, sont mues par des sentiments d'une noble concurrence. Affranchies des pensées de secrète jalousie, elles n'ont point à solliciter des faveurs au détriment de localités différentes, et à accuser l'administration de préférences nuisibles.

Mille lieues de chemins de fer et de canaux exécutés par cent compagnies différentes, d'une dépense directe de 1200 millions, et ensemble de 1500 millions, par des constructions particulières, rendraient en produits bruts, chaque année, 150 millions, et occuperaient utilement cent cinquante mille chefs de famille, représentant un million de personnes.

La législation des associations, substituée au régime administratif de centralisation absolue, affranchirait un peuple jusqu'alors soumis à exécuter des travaux gigantesques et improductifs, à payer des impôts excessifs, à éprouver des convulsions fréquentes, des révolutions périodiques, et le transformerait en nation prospère, riche, unie, heureuse, puissante, respectée et redoutée par tous les États du globe.

Quelques hommes seulement, ayant un intérêt privé favorisé par la centralisation administrative, font des efforts persévérants, et jusqu'ici heureux en France, pour faire repousser la législation des associations.

Les partisans d'une administration absolue prétendent que Louis XIV et Napoléon ont dû leurs conquêtes et leur gloire à la centralisation, leur ouvrage; que, disposant d'un grand peuple comme d'une armée, ils ont pu accabler de leur puissance les États voisins divisés, et institués pour la paix.

Ils citent encore les expéditions glorieuses, les grands travaux des empereurs romains, les routes ouvertes de la capitale aux extrémités de l'empire, et choisissent leurs modèles de gouvernement, de législation et de travaux dans les siècles reculés.

L'histoire, plus impartiale, et l'expérience de notre époque, nous avertissent que la centralisation administrative, instituée par l'usurpation des franchises des provinces et des libertés des communes, a toujours conduit à des catastrophes; plusieurs des contemporains de Louis XIV et

beaucoup de ceux de Napoléon ont été témoins et victimes des invasions et des révolutions, résultats du pouvoir absolu et de l'enivrement inévitable qu'il donne même aux grands hommes.

Il paraît aussi impossible de rétablir longtemps le pouvoir administratif absolu, à l'imitation des empereurs romains, de renoncer aux bienfaits des institutions représentatives, d'entreprendre encore de grands travaux improductifs par corvées, ou par de nouveaux impôts, que d'empêcher l'emploi des machines à vapeur dans les fabriques, sur les vaisseaux, et sur les chemins de fer.

« A ces gens qui veulent rendre modernes tous les siècles anciens, je » dirai (Montesquieu, *Esprit des Lois*) ce que les prêtres d'Égypte » dirent à Solon : O Athéniens ! vous n'êtes que des enfants. »

La découverte des associations, dans les États représentatifs, est une conquête comme la vapeur, plus importante encore et plus puissante; et l'application de la législation des associations aux travaux publics est plus utile au bonheur des classes intelligentes et laborieuses que l'invention de l'imprimerie, et leur est aussi nécessaire que la culture des terres.

CHAPITRE III.

DES CHEMINS DE FER EN ANGLETERRE.

§ 1^er^. *Combinaisons politiques.*

Lorsque l'emploi des chemins de fer était restreint au transport de la houille, de l'ardoise, le gouvernement anglais se bornait à protéger leur exécution par une législation tutélaire et parfaite. Les compagnies exécutantes obtenaient la faculté d'exproprier, la propriété à perpétuité

de ces entreprises, et le concours obligé des autorités et du public.

Après la découverte des locomotives et les premiers succès constatés du chemin de fer de Manchester à Liverpool pour le transport des personnes à de grandes vitesses, les ministres ont compris que le pays pourrait attendre de ces nouvelles voies admirables les avantages suivants :

Une plus grande extension de l'exploitation des mines de houille ;

Une plus grande prospérité des usines à fer et des ateliers de fabrication des machines à vapeur;

L'instruction et pour ainsi dire la création d'un grand nombre de mécaniciens habiles;

Le développement de la navigation à vapeur, par le concours des manufacturiers et des mécaniciens nombreux et exercés;

Le monopole des transports des personnes et des lettres entre l'Europe, l'Amérique et l'Asie, par les compagnies de navigation à vapeur ;

En définitive, l'espérance de la domination des mers et de la concentration des affaires de l'Europe à Londres, considérée par les Anglais comme la capitale du monde commercial.

Par ces motifs, les entreprises de chemins de fer ont été proclamées d'un intérêt national, et les premiers hommes d'État ont cru de leur devoir de s'inscrire en tête des diverses associations, de les honorer et de concourir de leurs fortunes et de leurs efforts à leurs succès.

Dans un empire réformé, où l'on procède à la recherche des meilleures lois par des enquêtes publiques parlementaires, où les hommes d'État aspirent à mériter la renommée par l'accroissement de la grandeur de la patrie, et savent dédaigner la fortune, les périls et les machinations de l'envie, le système d'exécution des travaux publics et particulièrement des chemins de fer devait être le plus parfait.

Les ministres ont compris qu'ils ne pouvaient prétendre à devenir ni bons ingénieurs, ni savants mécaniciens, ni comptables intelligents et économes, et que dès lors une administration publique, sous leur direction et leur responsabilité, serait incapable d'ordonner, d'exécuter les chemins de fer.

Ils ont reconnu, comme Sully et Colbert, qu'une compagnie est plus intelligente à concevoir une entreprise, plus habile à la terminer, plus

vigilante à l'exploiter que le gouvernement d'un grand pays; que les associations forment des hommes supérieurs, et contribuent à unir les peuples, par des intérêts communs, comme une grande famille dévouée au maintien de l'ordre et à la grandeur de la patrie.

Ces ministres ont encore su deviner que quelques grandes lignes uniques, isolées, accordées par préférence et comme des priviléges, à quelques villes principales, malgré les réclamations et au détriment des contrées rivales, porteraient la perturbation dans le pays, déplaceraient les relations établies, mécontenteraient les populations délaissées et imposées pour payer les instruments de leur propre ruine.

Par ces divers motifs, le ministère anglais s'abstient de toute intervention directe; mais il encourage les entreprises nationales des chemins de fer, en faisant soumettre à l'examen et à la sanction du parlement les propositions de toutes compagnies qui ont rempli d'avance les conditions prescrites par la loi, les mêmes pour chacune.

Le parlement ouvre une enquête publique sur chaque projet, examine, approuve, ou ajourne, et ne rejette jamais définitivement, la proposition d'ouvrir des chemins, des canaux, parce que cette faculté est considérée comme un droit inviolable qui appartient aux propriétaires des localités traversées.

Le gouvernement anglais, par une profonde et persévérante habileté, appliquée à toutes les branches de l'administration, a obtenu des résultats importants qui se révèlent trop tard au dehors et qu'il faut signaler pour en prévenir les conséquences funestes à la France.

Les lettres traversant l'Angleterre pour le prix d'un décime, depuis la réforme de la taxe, et les voyageurs du continent étant transportés d'un port de la Manche à Londres, en douze heures, terme moyen; de Londres soit à Liverpool, à Bristol, ou à Southampton, en quelques heures; de ces ports à New-York en douze ou quinze jours; et de New-York dans les diverses colonies; il est évident que les lettres et les voyageurs du continent européen, même de la France, pour les États-Unis et pour les colonies, doivent, par économie de temps et d'argent, passer par Londres; ainsi l'extension des chemins de fer et de la navigation commerciale à vapeur préparent la suprématie de la puissance maritime de l'Angleterre.

C'est ainsi que, dans un gouvernement parfaitement réglé, une législation d'intérêts appelés matériels par des hommes inattentifs, contribue à la grandeur rapide de l'empire.

Supposez que l'Angleterre se trouve condamnée à subir la centralisation absolue de la France, que tous les canaux et chemins de fer soient expropriés, confisqués ou rachetés par l'État, aux frais des contribuables; que la direction en soit laissée à des administrateurs absolus, confondant la fumée avec la vapeur, le plan d'un édifice avec l'élévation, étrangers à la spécialité qui leur est confiée; en moins de cinquante années les administrateurs anglais, entourés de solliciteurs de travaux et d'emplois, de flatteurs, accablés de détails, feraient descendre rapidement la Grande-Bretagne de son haut rang, laissant dépérir les communications établies, entravant le commerce, sacrifiant les campagnes aux grandes villes, et ruinant les contribuables par des travaux inachevés, gigantesques et improductifs.

§ 2. *Chemins de fer exécutés en Angleterre pour le transport des personnes, depuis* 1827.

LONGUEUR, DÉPENSES ET REVENUS DES CHEMINS DE FER EN ANGLETERRE, AU 1er JANVIER 1842.

Nos d'ordre.	NOMS des CHEMINS DE FER.	LONGUEUR en kilomèt.	CAPITAL SOCIAL en francs.	DÉPENSES faites.	DÉPENSES par kilomètre.	TAUX des Actions.	PAYÉ par Action.	COURS des Actions.	DIVIDENDE en francs.	EN 1841 en fractions d'Actions.
		kil. m.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	fr. c.	fr. c.
1	Liverpool et Manchester . . .	48 848	15,810,000	35,250,000	707,149	2,500	2,500	4,250	250 00	10 p. %
2	Grand-Junction.	134 670	48,915,000	55,830,500	416,645	2,500	2,500	4,650	300 00	12 p. %
3	York et North-Midland	43 416	16,747,000	15,079,500	347,986	1,250	1,250	2,375	125 00	10 p. %
4	Londres et Birmingham.	180 900	143,750,000	143,120,175	796,352	2,500	2,250	4,400	213 00	9 50
5	Londres et Southampton. . . .	149 142	63,502,500	60,504,300	412,384	1,250	950	1,528	118 00	7 75
6	North-Union..	35 376	18,250,000	14,000,000	396,031	1,845	1,845	1,825	116 00	6 70
7	Manchester et Leeds.	80 400	81,225,200	70,475,900	876,565	2,500	1,750	2,050	105 00	»
8	Great-Western.	189 744	157,061,950	157,061 950	827,757	2,500 1,750	1,425 1,500	2,225 1,850	. . . .	6 00
9	New-Castle et Carlisle.	98 088	23,751,000	23,750,047	242,130	2,500	2,500	»	150 00	6 00
10	New-Castle et New-Shields. . .	11 256	8,000,000	5,801,915	515,351	1,250	1,125	»	67 50	6 00
11	Dublin-Kingston.	9 648	9,250,000	8,506,550	892,092	2,500	2,500	»	125 00	5 00
12	Dundée-Abroath.	26 934	3,500,000	3,388,860	133,244	623	625	562	32 50	5 00
13	Brandling-Junction.	40 200	11,250,000	10,870,575	270,411	1,250	1,250	»	54 00	4 50
14	Great-North of England. . . .	72 360	25,000,000	24,928,075	345,918	2,500	2,500	»	108 00	4 50
15	Midland-Counties	91 616	38,325,000	40,371,925	440,664	2,500	2,500	2,000	100 00	4 00
16	Ulster.	38 592	15,000,000	7,506,660	188,433	»	»	»	»	4 00
17	Preston et Vyre.	30 552	13 325,000	7,942,375	259,902	1,250	1,250	»	50 00	4 00
18	Glascow-Paiseley-Greenock. . .	36 180	16,666,650	16,438.300	454,350	625	625	550	25 00	4 00
19	Northern et Eastern.	48 642	18,000,000	17,128,000	352,125	1,250	1,125	1,030	42 00	3 75
20	Arbroath et Forfar.	24 120	4,008,000	3,291,100	186,446	625	625	550	22 00	3 50
21	Glasgow, Palseley et Ayre. . .	64 320	20,825,000	21,432,475	353,216	1,250	1,250	913	44 00	3 50
22	London et Croydon.	16 884	18,525,000	15,946,875	944,496	»	340	340	12 00	3 33
23	Manchester et Bolton.	16 080	17,000,000	16,804,125	1,015,032	3,138	2,325	1,350	77 00	3 10
24	Hull et Selby.	49 848	13,333,325	55,722,975	315,410	1,250	1,250	975	38 00	3 00
25	Lancaster et Preston.	32 964	12,200,000	10,874,985	329,410	1,250	1,175	»	36 00	3 00
26	North Midland.	116 982	96,250,000	80,754,225	690,142	2,500	2,500	1,750	75 00	3 00
27	Birmingham et Delby, junction.	77 988	26,416,650	26,099,575	334,661	2,500	2,500	1,375	75 00	2 25
28	London et Brighton.	90 048	60,000,000	54,734,975	630,041	1,250	1,250	985	»	»
29	Edinburgh et Glasgow.	73 968	33,000,000	30,830,850	418.840	1,250	1,250	1,225	»	»
30	Manchester et Birmingham. . .	64 320	70,000,000	37,876,125	1,000,000	1,750	1,000	688	»	»
31	Manchester et Sheffield. . . .	64 320	23,325,000	6,288,175	380,000	2,500	2,062	»	»	»
32	London et Blackvell.	6 030	25,000,000	26,792,925	4,453,271	625	625	300	13 00	2 00
33	London et Greenwich.	6 030	24,822,500	24,155,975	4,005,956	. . . .	318	155	7 00	2 00
34	Eastern counties.	41 808	53,333,325	47,306,650	1,129,115	625	575	237	11 00	1 95
	TOTAUX.	2016 274	1,226,277,100	1,165,351,717	25,453,725					
	Taux moyen par kilomètre.				742,756					

Observations particulières sur les chemins de fer de la Grande-Bretagne, compris dans le tableau.

Chemin de fer de Manchester à Liverpool. Le revenu n'est porté qu'à 10 p. ⅝ net du capital dépensé; mais il est effectivement de 15 p. ⅝; le bill de concession de ce chemin ayant fixé le maximum des dividendes à 10 p. ⅝, la compagnie emploie les excédants en améliorations ou construction.

Chemin de fer de Londres à Birmingham. Les actionnaires fondateurs n'ayant versé que les 9/10 du prix des actions, et les 9. 50 p. ⅝ étant payés sur le montant total de l'action, ils touchent effectivement 12. 75 p. ⅝ du montant des payements faits.

Chemin de fer. — Great-Western. Les 6 p. ⅝ payés aux actionnaires sont comptés sur le capital nominal de l'action; les actionnaires n'ayant payé que les ¾ environ du capital de l'action, le produit net est de 7. 50 p. ⅝.

Chemin de fer de Newcastle à Carlisle. Ce chemin de fer a été entrepris dans l'origine pour les transports des charbons, et a été projeté et construit avec une grande économie, à raison de 242,130 fr. par kilomètre, et rend net 6 p. ⅝ du capital dépensé.

Chemin de fer de Dublin-Kingston. Ce chemin de fer, construit en Irlande, a été établi avec beaucoup de luxe; il a coûté 892,092 fr. par kilomètre et rend cependant net 5 p. ⅝ par an.

Chemin de fer de Dundée-Abroath. Ce chemin d'Écosse a été établi avec une extrême économie; le kilomètre n'a coûté que 133,244 fr. et quoique la population soit rare, le revenu net est cependant de 5 p. ⅝ par an.

Le chemin de fer Brandling-Junction n'est ouvert que depuis 1841, et cependant le revenu net des actions a été de 4. 50 p. ⅝ dans l'année 1841.

Chemin de fer de Great-North of England, et de Midland counties. Ces deux chemins n'ont été de même ouverts à la circulation qu'en 1841, et déjà, dans la même année, le revenu net a été, pour le premier, de 4. 50 et pour le second de 4 p. ⅝.

Chemin de fer d'Ulster en Irlande. En 1841, il n'y avait que 14 kilomètres d'ouvert, et ils ont rendus 4 p. $\frac{0}{0}$ net du capital dépensé.

Chemin de fer de Preston et Vyre. Il a été ouvert en 1841 et déjà il rend 4 p. $\frac{0}{0}$ net du capital dépensé.

Chemin de fer Glasgow-Paiseley-Greenock. Dans la traversée de la ville de Glasgow, il est établi en grande partie sur arcades; le produit net est déjà par an de 4 p. $\frac{0}{0}$.

Chemin de fer de Northern et Eastern. Il est à peine ouvert, et le revenu net est de 3. 75 p. $\frac{0}{0}$.

Chemin de fer d'Arbroath et Forfar. Ce chemin, comme ceux d'Écosse, est construit avec beaucoup plus d'économie qu'en Angleterre; il n'a coûté que 186,446 fr. par kilomètre, et rend déjà 3. 50 net p. $\frac{0}{0}$ du capital dépensé.

Chemin de fer de Glasgow-Paiseley et Aire. Ce chemin de fer, ouvert en 1841 et construit en grande partie sur arcades dans la ville de Glasgow, n'a coûté par kilomètre que 353,216 francs, et rend déjà net par an 4 p. $\frac{0}{0}$.

Chemin de fer de London et Croydon. Ce chemin construit sur arcades, dans Londres même, ouvert en 1839, a coûté 944,496 fr. par kilomètre et rend 3. 33 p. $\frac{0}{0}$ net des sommes payées.

Chemin de fer de Manchester et Bolton. Cette communication est à la fois un chemin de fer et un canal. Le canal a coûté 2,500,000 fr. et le chemin de fer 17,052,940 fr., ensemble 19,552,940 fr.; le revenu net est déjà par an de 3. $\frac{1}{10}$ p. $\frac{0}{0}$.

Les deux chemins de fer de Hull et Selby, et de Lancaster et Bolton, ont été ouverts en 1841 et rendent déjà 3 p. $\frac{0}{0}$ par an.

Le chemin de fer de North-Midland, à peine achevé en 1841, produit déjà 3 p. $\frac{0}{0}$.

Chemin de fer de Birmingham et Derby, junction; ouvert en partie en 1830 et complété en 1841, rend 2. $\frac{1}{4}$ p. $\frac{0}{0}$.

Les deux chemins de London et Blackwell, et de London et Greenwich, construits dans Londres et traversant la ville sur des viaducs, ouverts en 1841, avec des dépenses de plus de quatre millions par kilomètre, rendent cependant 2 p. $\frac{0}{0}$ du capital.

Les chemins de fer de Manchester et Birmingham, et de Manchester et Sheffield, ne sont exécutés qu'en partie ; nous avons par cette raison fixé les dépenses par kilomètre d'après les évaluations.

§ 3. *Observations sur les autres chemins de fer de la Grande-Bretagne, et sur leur influence.*

Indépendamment des trente-quatre chemins de fer compris dans le tableau, et dont on peut retrancher les quatre chemins extraordinaires et exceptionnels qui ont moins de 12 kilomètres de longueur; on a ouvert, ou l'on exécute cent quatorze embranchements, dont vingt-six de 8 à 10 kilomètres de longueur seulement, et les autres de 48 kilomètres en longueur moyenne; en tout, cent quarante-sept chemins de fer.

On comprend que lorsque les nouveaux embranchements projetés seront exécutés, les lignes principales, beaucoup plus fréquentées, deviendront plus productives. La longueur des lignes principales et des embranchements entrepris est déjà de 4,440 kilomètres.

Lorsque, dans un an ou deux, toutes les lignes seront achevées et en activité, il faudra quatre mille locomotives pour l'exploitation de ces chemins, et quatre mille autres en réparation et en construction, ce qui suppose plus de douze mille mécaniciens pour établir, réparer et conduire les locomotives.

On comprend dès lors l'avenir de prospérités intérieures et de puissance politique que les chemins de fer doivent procurer à la Grande-Bretagne.

La construction des locomotives et leur réparation demandant plus d'instruction, d'habileté et de génie que l'établissement des grandes machines à vapeur destinées aux vaisseaux à vapeur, cette pépinière de mécaniciens exercés fournit à la navigation à la vapeur les hommes capables de fabriquer et de conduire les mille vaisseaux à vapeur que possède déjà l'Angleterre, et dont le nombre et la perfection augmentent annuellement.

D'autre part, la grande concurrence établie entre les compagnies rivales,

et le développement des usines à fer et des ateliers de construction de locomotives ont produit des perfectionnements progressifs, des découvertes importantes, un abaissement de prix et un accroissement de mécaniciens.

Maintenant la Grande-Bretagne envoie sur tous les points du globe des mécaniciens et des locomotives, et rend le monde tributaire de sa population laborieuse plus instruite, et de ses diverses fabriques produisant mieux et à plus bas prix.

Les trente-quatre chemins de fer d'Angleterre ayant coûté. . . .	1,177 millions,
et la dépense de cent treize embranchements environ.	323
La dépense ensemble sera de.	1,500 millions.
Le revenu brut s'élèvera à.	150 millions,
et le revenu net à environ.	75

Ainsi les entreprises de chemins de fer ont procuré aux classes laborieuses un ensemble d'ouvrages d'un milliard et demi en quinze ans, ou de cent millions par an; et de plus des travaux, des emplois et des fournitures qui se traduisent encore en journées d'ouvriers, d'un montant annuel de. . . . . 75 millions.

Il faut encore estimer les bénéfices des jeunes ouvriers sans instruction qui sont devenus mécaniciens, et vont en Angleterre et sur tous les points du globe exercer leur industrie.

Les journées de ces ouvriers ayant été portées de 1 fr. 50 c. à 12 fr., ou de 500 fr. par an à 3 et 4,000 fr., vingt mille mécaniciens et chefs ouvriers constructeurs, à 3,000 fr. par an de bénéfice, recoivent en plus par an. . . . . 60 millions.

On doit en outre ajouter les machines exportées d'Angleterre, et d'une valeur par an d'au moins. . . . . 60 millions.

Malgré les assertions contraires, trop facilement admises sur le continent, on peut assurer que dans aucun autre empire les jeunes gens intelligents et laborieux, qui se livrent aux travaux des chemins de fer, des locomotives, des vaisseaux à vapeur, n'ont autant de bien-être et de chances de fortune et de renommée que dans la Grande-Bretagne.

L'Écosse surtout est en possession de fournir à l'Angleterre le plus

grand nombre d'habiles mécaniciens, parce que les notables de cet ancien royaume se sont associés pour doter ce pays de savants professeurs, d'ouvrages, de modèles, et ont fait donner dans les ateliers, aux enfants employés, des leçons des plus grands maîtres. Ces enfants d'ouvriers apprennent à lire dans Plutarque, savent la Bible, répètent les expériences de chimie, et sont exercés à résoudre les problèmes de mathématiques et de géométrie surtout, et à dessiner, comme s'ils devaient subir un examen de l'école Polytechnique.

Ces jeunes gens ont les mains, les yeux exercés, comme l'esprit et la mémoire, et font eux-mêmes, en bois par le tour, ou modèlent en terre les pièces des machines qu'ils ont dessinées, perfectionnées ou inventées.

L'association bien méritante d'Écosse a élevé, une population jusqu'alors ignorante et malheureuse, au plus haut degré de l'intelligence; elle a importé les meilleurs procédés de culture, les machines les plus parfaites, les races précieuses d'animaux. Enfin elle est parvenue à rendre ces contrées, incultes au dernier siècle, les plus fertiles, et les habitants plus instruits, plus laborieux et plus heureux que dans aucune contrée du monde.

En résumé, la législation anglaise protége, honore les associations; les associations donnent aux enfants des ouvriers et des prolétaires une instruction théorique et à la fois pratique étendue. Les jeunes gens intelligents ont, dans toutes les villes, gratuitement, de bons maîtres de dessin, de mathématiques, de chimie; ils apprennent dans les ateliers à tourner, limer, modeler, et deviennent capables de construire eux-mêmes et de toutes pièces de petites machines à vapeur, et des modèles des autres machines.

Ils sont donc émancipés par l'instruction et trouvent partout des emplois productifs. Les plus capables et les hommes de génie ont devant eux une vaste carrière ouverte presque sans limites. Tous sont affranchis de la servitude de l'ignorance et des périls de la misère.

Les chemins de fer, pour le transport des personnes à de grandes vitesses par des locomotives, ont révélé les ressources de la Grande-Bretagne en ouvriers habiles, la puissance des associations, la fécondité de la législation qui les protége et les encourage. Les résultats de ces entreprises

ont surtout montré la haute sagesse des hommes d'État et des ministres qui ont su attribuer exclusivement aux compagnies la concession à perpétuité des chemins de fer, l'exploitation des transports par locomotives et par vaisseaux à vapeur, et ne se sont réservé que la gloire de rendre leur nation plus prospère et plus puissante, en consacrant leurs veilles, leurs fortunes, leur popularité même au service de leur patrie.

Par le concours libre des associations, également admises avec les mêmes faveurs dans chaque contrée, ils ont prévenu les rivalités, les mécontentements, les perturbations. Les tarifs des chemins de fer étant élevés, les compagnies retirent des revenus suffisants des capitaux dépensés, et font les sacrifices journaliers nécessaires pour prévenir les accidents. Les nouvelles voies sont payées par ceux qui en profitent, et n'attirent que l'accroissement de commerce et de circulation créé par ces inventions merveilleuses.

Chaque localité voisine est en droit et en mesure d'ouvrir des embranchements, et de prendre ainsi part au développement des richesses nationales.

L'ensemble d'institutions parfaitement coordonnées, la sécurité qu'elles donnent, les richesses générales qu'elles procurent, attirent de plus en plus en Angleterre les hommes de génie et les capitaux des autres empires, et ouvre à la Grande-Bretagne un avenir de puissance dangereux pour les États qui restent stationnaires par les vices de leur organisation administrative.

RÉSUMÉ ET CONSÉQUENCE DE LA LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER EN ANGLETERRE.

1° *Travaux réservés exclusivement aux compagnies.*

2° *Affranchissement de toutes entraves administratives.*

3° *Concession à perpétuité et en toutes propriétés incommutables.*

4° *Tarif maximum par kilomètre de 23 cent. par personne, et de 56 à 40 par tonneau.*

5° *Développement extraordinaire de prospérité et de puissance.*

6° *Les chemins de fer d'Angleterre sont payés exclusivement par ceux qui en profitent.*

7° *Toutes les auberges et les établissements de postes sur les grandes routes parallèles sont délaissés et presque ruinés; mais on trouve des vaisseaux à vapeur dans les ports pour tous les points du globe : le commerce anglais prendra une extension générale prodigieuse, qui compensera les pertes privées.*

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER EN BELGIQUE.

§ 1er. *Combinaisons commerciales.*

La Belgique, riche et peuplée, d'un climat tempéré par le voisinage de la mer, d'un sol peu tourmenté, ayant des villes commerçantes rapprochées, une population intelligente et laborieuse, beaucoup d'usines à fer et surtout des ingénieurs expérimentés et de haute capacité, réunissait, plus qu'un autre pays, les éléments de succès des chemins de fer. Aussi, depuis longtemps le réseau de ces nouvelles voies serait achevé et beaucoup plus complet si le ministère, plus prévoyant, en eût confié l'exécution et l'exploitation à perpétuité à des compagnies.

Lorsque les Chambres belges furent appelées à se prononcer sur le choix des systèmes contraires de l'exécution de ces entreprises par le gouvernement, ou par des associations, des représentants, versés dans l'étude des sciences économiques, discutèrent avec talent et supériorité ces graves questions dans des réunions particulières où nous fûmes invité à assister par des membres de nos amis. Dans aucun autre royaume on ne compte des hommes d'État plus expérimentés et plus éclairés; mais leurs propositions sages, défendues avec éloquence dans les Chambres, furent écartées, comme ailleurs, par des considérations commerciales et de localité. Le ministère triompha de la raison et de l'expérience.

Les représentants d'Anvers, de Malines, de Louvain, de Liége et de Verviers, en majorité dans le ministère et dans les Chambres, soutinrent que pour conquérir le transit des marchandises coloniales d'Anvers à Cologne, il fallait ouvrir une ligne de chemin de fer au compte de l'État, afin de n'établir qu'un tarif très-bas, et de procurer, par cette route,

des transports à meilleur marché que par la voie fluviale d'Amsterdam et de Rotterdam à Cologne.

Les compagnies qui se présentaient furent donc écartées, et le projet, confié au ministère, fut dressé sous l'inspiration d'arriver d'Anvers à Liége et à Cologne par la direction la plus courte, la plus rapide et la moins chère pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Les ministres belges, revêtus, comme une association en Angleterre, de tout pouvoir de choisir les tracés, de déterminer les projets et d'en acquitter les dépenses, jugèrent nécessaire, avec raison, d'affranchir les directeurs des travaux des entraves administratives; mais au lieu de confier les entreprises aux ingénieurs belges, justement renommés, autrefois employés en France, ils préférèrent des élèves et des employés pris dans les bureaux de ces savants ingénieurs, et les émancipèrent de tout contrôle de leurs chefs.

Les tracés ont été déterminés, et les travaux dirigés et exécutés exclusivement par ces élèves et ces employés jusqu'alors en sous-ordre.

Plus tard le service a été rendu aux habiles ingénieurs connus par leur science et les grands et beaux travaux ordonnés, avant 1830, par le roi Guillaume et exécutés sous leur direction, soit par des compagnies, soit par l'État, et avec les secours considérables du souverain, qui avait la prévoyante inspiration de fonder et de développer l'esprit d'association.

Les lignes principales d'Anvers à Malines, d'Ostende à Malines, et de Malines à Liége, à Verviers, et au delà en Prusse par Aix-la-Chapelle et Cologne, sont ouvertes et en exploitation. Plusieurs autres lignes du réseau belge sont terminées ou s'achèvent, et particulièrement celles de Bruxelles à Namur, à Mons et à la frontière française vers Valenciennes, et celles de Gand à Courtrai, à la frontière de France et à Tournay, etc.

Maintenant on peut déjà apprécier l'influence de ces communications nouvelles, sous le rapport commercial et sur le déplacement des industries locales.

D'après les rapports annuels du ministre des travaux publics, et les comptes rendus publiés par trimestre, on serait tenté de considérer l'accroissement rapide du nombre des voyageurs sur les chemins de fer, comme la mesure de l'extension de la prospérité générale. Il est difficile

qu'un voyayeur, même instruit, et dans une tournée agréable et rapide sur tous les chemins de fer de la Belgique en un ou deux jours, ne rapporte pas une impression semblable et favorable, et ne conclue, avec les ministres belges, que tout gouvernement doit ordonner, exécuter et exploiter les chemins de fer sur les fonds du trésor et s'en conserver la direction et la propriété.

L'observateur attentif ne juge pas sur parole, veut étudier autrement l'influence absolue des chemins de fer; il visite les routes parallèles; il consulte les populations déshéritées; il compare l'état du commerce avant et depuis l'ouverture des lignes, et cherche à prévoir les conséquences ultérieures de ces nouvelles voies, ouvertes en Belgique et dans les États voisins. Nous citerons des faits recueillis sur les lieux ou certifiés par des personnes éclairées, indépendantes et impartiales.

1° Malines ayant été imprudemment choisi comme le point de croisement des grandes lignes, dans le but de la conquête du transit d'Anvers au Rhin, les voyageurs débarqués à Ostende et à Anvers, en destination pour Aix-la-Chapelle, et les villes des bords du Rhin de la Suisse et de l'Allemagne, ne passeront plus à Bruxelles.

2° Le tarif étant bas, et les chemins de fer belges ne rendant que deux pour $\frac{2}{3}$ au plus des capitaux dépensés; les étrangers ne payeront réellement pas les frais de leur transport.

3° En raison de la commodité, de la rapidité et de la continuité des parcours, ces voyageurs ne s'arrêteront plus à Bruges, à Gand, à Malines, à Louvain, ni même à Liége; aussi on remarque que les auberges de plusieurs de ces villes sont désertes, et que le commerce perd de plus en plus de son ancienne prospérité.

4° Par les mêmes causes, les marchandises anglaises arrivant plus vite et à plus bas prix dans les villes de la Belgique, font une concurrence plus dangereuse aux produits de ce royaume.

5° Les commerçants belges pouvant aller en moins de temps et avec moins de frais en Angleterre, s'approvisionner des étoffes étrangères, en importent chaque année des quantités plus considérables.

Ces diverses pertes qui avaient été prévues ne sauraient être compensées par les avantages préconisés du transit qui paraissent illusoires. — Si un

tonneau de denrées coloniales était transporté plus rapidement, et dans ce moment à plus bas prix, d'Anvers à Cologne, que d'Amsterdam et de Rotterdam dans la même ville, les négociants de ces deux places qui expédient les marchandises sur le Rhin par vaisseaux à voile et à vapeur, baisseraient les prix du frêt au-dessous des tarifs des chemins de fer de Belgique, et ne feraient le sacrifice que d'une partie de leurs bénéfices actuels.

Les Belges pourraient encore réduire leurs tarifs; mais alors ils prendraient à leur charge la presque totalité des frais de transport des denrées coloniales; le transit leur serait donc défavorable, et plus il deviendrait considérable, plus il réaliserait de pertes pour ce royaume.

D'ailleurs, sur les chemins de fer, les transports de marchandises encombrantes exigent plus de frais de surveillance, et occasionnent plus de dépenses de chargement, d'assurances, que par la navigation à la voile ou à la vapeur.

En fût-il autrement, Amsterdam et Rotterdam continueraient le chemin de fer d'Arhneim par deux branches, jusqu'à Maestricht, Aix-la-Chapelle et Cologne, et conserveraient le monopole de la fourniture et des transports des denrées coloniales en Allemagne.

En cas de guerre, parce que les chemins de fer et les machines appartiennent à l'Etat, l'armée d'invasion en Belgique, champ de bataille choisi par l'étranger en raison de la position des lieux et de la richesse des habitants, où depuis des siècles se décide le sort des empires, s'emparerait par droit de conquête et comme propriété du gouvernement, des machines, des rails même, pour que l'ennemi n'en profitât pas.

En général, les chemins de fer de la Belgique, parce que le gouvernement a repoussé les associations, et a voulu se charger seul de la direction et de l'exploitation, ont transformé ce royaume en province cosmopolite au profit des étrangers; les voyageurs la franchiront sans s'y arrêter, sans rembourser même les frais du transport. Les fabriques du pays soutiendront plus difficilement la concurrence avec les manufactures d'Angleterre; Amsterdam et Rotterdam, conserveront ou reprendront en peu de temps le monopole du commerce de transport avec l'Allemagne et la Suisse. On ne verra plus les nombreuses familles étrangères voyager en Belgique lentement de ville en ville, visiter les monuments de Gand, de

Bruges, d'Anvers, s'approvisionner de produits belges, et enrichir ces contrées par leur séjour prolongé.

Dans le système contraire, des associations, concessionnaires à perpétuité de ces entreprises, les auraient conçues, et sauraient les exploiter avec plus d'intelligence et d'habileté; elles auraient fait rayonner les lignes de divers points de la capitale, sans établir de communications directes entre elles. Le voyageur étranger aurait été forcé de stationner et de séjourner à Bruxelles.

Les tarifs étant élevés comme en Angleterre, les passagers auraient procuré des bénéfices aux compagnies et au pays.

Les marchandises importées plus imposées par les tarifs n'auraient pas fait une concurrence aussi dangereuse aux produits belges.

En cas de guerre, l'ennemi aurait respecté des propriétés privées, dans la crainte de soulever contre lui des populations nombreuses, très-guerrières, intéressées à la conservation des ouvrages, représentant leur patrimoine.

Les populations des routes parallèles maintenant presque désertes, et celles des villes délaissées n'auraient nul motif de faire remonter au gouvernement leurs mécontentements; elles s'occuperaient des moyens de s'assurer une prospérité nouvelle par des embranchements de chemins de fer que le système gouvernemental leur interdit maintenant.

N'est-on pas en droit de supposer que le gouvernement belge semble s'être donné ce problème de faire franchir les voyageurs et les marchandises de l'étranger, d'une frontière à l'autre du royaume, dans le moins de temps, et avec le moins de dépenses, et en très-grande partie aux frais des populations belges.

Les cantons Suisses, par une autre doctrine, ne permettent pas aux diligences ordinaires d'aller la nuit et le dimanche; les magistrats dans ce même but, n'ont point établi de poste aux chevaux; tous souhaitent que les étrangers s'arrêtent dans les villes et les enrichissent par leur séjour.

L'avenir fera connaître quel est le meilleur des deux systèmes contraires sous le rapport du commerce, des prospérités, de l'indépendance et de la puissance nationales.

Nous avons dû constater et exposer les inconvénients et les dangers de

l'intervention directe du gouvernement belge dans l'exécution des chemins de fer, parce qu'en France des publicistes qui n'ont connu les résultats des chemins belges que dans une tournée rapide, et sur la parole de ministres des travaux publics, enthousiastes de la puissance qu'ils exercent, et heureux de l'influence qu'ils donnent, prétendent nous rendre serviles imitateurs de ce royaume, et veulent que la France renonce à de glorieux et antiques précédents adoptés depuis et scrupuleusement suivis en Angleterre, pour la prospérité et la gloire de cet empire.

Des associations chargées de ces travaux, avec le concours des autorités des villes, auraient eu sans doute des combinaisons plus habiles et plus favorables aux populations : nous les indiquerons.

Bruxelles aurait eu six têtes de chemins de fer, particulières, indépendantes, sans communications entre elles, dirigés sur Anvers, Gand, Mons, Charleroi, Namur et Liége, et confiés à six associations spéciales. Les villes de Gand, de Liége, de Namur et de Mons, auraient été aussi des stations particulières pour les diverses lignes, et embranchements exécutées par des compagnies distinctes.

La marche des voyageurs et des marchandises eût été plus lente, mais plus productive pour les populations belges.

Ces nouvelles voies n'auraient produit ni augmentation d'impôts, ni rivalités, ni perturbations dans le royaume.

Vingt compagnies, propriétaires à perpétuité des lignes, auraient réuni les habitants en associations nationales, puissantes par leur nombre et leur agglomération, et d'où seraient sortis des administrateurs habiles, des hommes d'État supérieurs.

Par ces divers motifs, le système d'exécution par l'État, adopté exclusivement en Belgique, doit être considéré comme favorable seulement aux points de départ et d'arrivée ; comme nuisible aux villes de Bruxelles, de Malines, de Gand, de Bruges, de Liége que la ligne de chemin de fer ne fait que toucher; comme ruineux pour les villes secondaires et pour les campagnes éloignées, délaissées et imposées. Ces chemins de fer mettront, à la longue, les ministres chargés de l'exploitation en hostilité avec le pays; ils favorisent le commerce de l'Angleterre au détriment de celui de la Belgique; ils ouvrent les frontières à toutes les in-

vasions; ils attireront, par le bas prix des transports, une plus grande foule d'étrangers, qui effaceront le caractère de nationalité; ils provoqueront les émigrations de la population, qui sera comme entraînée par le prestige des voyages dans des contrées lointaines en un ou deux jours.

La Belgique ne sera plus, comme les autres États, un pays à part; ayant ses mœurs, ses fabriques, son industrie spéciales, appelant le séjour de l'étranger par la beauté du pays et l'urbanité des habitants; les voyageurs nombreux, attirés par le bas prix des transports, traversant la Belgique, n'étant qu'à une journée des grandes capitales, continueront leur route. Le contact perpétuel de tant d'étrangers effacera l'empreinte du caractère national. Les manufactures locales, ne pouvant soutenir une concurrence imprudemment encouragée, se fermeront, et le royaume de Belgique deviendra un comptoir du commerce de l'Angleterre.

RÉSUMÉ ET CONSÉQUENCES DE LA LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER EN BELGIQUE.

1° *Le gouvernement s'est attribué exclusivement l'exécution des grandes lignes de chemins de fer.*

2° *Il a repoussé les associations, en leur refusant les concessions à perpétuité, en leur imposant des charges excessives, la confiscation, etc.*

3° *Les tarifs trop bas mettent les transports des voyageurs et des marchandises à la charge des contribuables belges.*

4° *Les chemins de fer en Belgique nuiront aux fabriques, aux villes intermédiaires de ce royaume.*

5° *Le gouvernement empêche tout ce qu'il ne fait pas.*

6° *La législation adoptée deviendra funeste à la Belgique.*

7° *La Belgique ne sera plus qu'un relais de poste d'Aix-la-Chapelle à Ostende, à Anvers ou à Calais, que les voyageurs franchiront sans s'arrêter.*

8° *A la veille d'une guerre, plusieurs milliers de soldats déguisés, conduits par leurs officiers, peuvent arriver de tous points et se réunir le même jour dans les places fortes ouvertes aux chemins de fer, et s'en emparer comme les Anglais ont pris Gibraltar en temps de paix et pendant les vêpres.*

9° *Mieux valait pour la Belgique n'avoir pas de chemins de fer qu'en avoir d'exécutés par le gouvernement, sous le double rapport du commerce et de la politique.*

§ 2. *Longueurs et dépenses des chemins de fer en Belgique en* 1840.

INDICATIONS.	LONGUEURS en kilomètres.	DÉPENSES des chemins de fer sans le matériel.	DÉPENSES par kilomètre.	OBSERVATIONS.
LIGNE DE L'EST.	kil. m.	francs.	francs.	
De Malines à Louvain, à Tirlemont, à Ans, Liége, Verviers et la frontière de Prusse.	136,363	16,721,420	122,625	On a porté les évaluations des devis, les travaux n'étant pas achevés.
LIGNE DU NORD.				
De Malines à Anvers.	25,500	4,021,402	157,702	De nouvelles dépenses ont été faites pour entrer dans la ville.
LIGNE DE L'OUEST.				
De Malines à Termonde, à Gand, à Bruges, à Ostende.	127,111	13,309,478	104,707	Beaucoup de travaux ont été exécutés depuis l'année 1840.
LIGNE DU MIDI.				
De Malines à Bruxelles, et de Bruxelles à Tubize, à Soignies, à Mons, à Quiévrain.	108,132	21,337,684	197,229	On a porté les évaluations des ingénieurs.
Ligne de Gand à la frontière de France par Courtray et à Tournay.	74,100	7,936,956	105,685	Les travaux ne sont pas terminés en mai 1842.
Ligne de Namur, par Mornimont, Braine le-Comte.	66,044	8,720,230	131,970	Beaucoup de dépenses ont été faites depuis 1840.
Ligne du Limbourg, section de Landen à Saint-Trond.	10,802	1,038,091	96,103	Mêmes observations.
TOTAUX.	548,052	73,085,261	Prix moyen par kilomètre. 133,351	
Dépenses générales en matériel. . .		8,300,135	Prix moyen par kilomètre.	Beaucoup de nouvelles machines ont été achevées depuis 1840.
Personnel et frais d'étude.		1,394,474		
Dépenses totales au 30 septembre 1839.		82,779,870	151,025	

Remarques sur le tableau précédent.

Beaucoup de causes ont contribué à réduire les dépenses des chemins de fer en Belgique; ils ont été entrepris à l'issue d'une révolution qui avait fait suspendre les travaux de beaucoup de fabriques, des grandes routes, des canaux, des places de guerre; les ouvriers, sans occupation, s'offraient à bas prix; les terrains, par ces mêmes circonstances, avaient diminué de valeur; aussi, on a remarqué que les prix des travaux se sont de plus en plus élevés pendant les dernières années.

Les évaluations ne sont d'ailleurs que fictives, parce qu'il reste partout des ouvrages à compléter, des terres, des talus trop rapides à enlever, des sables à transporter; il faut surtout remplacer les bois blancs qui ont été employés dans les premières constructions des chemins.

Par ces diverses considérations, on peut porter la dépense par kilomètre à 200,000 fr. dans ces contrées en général très-favorables à ces voies nouvelles, à l'exception de la ligne de Liége à la frontière de Prusse, où le terrain, tourmenté, a exigé des ouvrages d'art considérables.

§ 3. *Dépenses et recettes des chemins de fer de la Belgique, et nombre des voyageurs.*

Pendant l'année 1838 les dépenses se sont élevées, savoir :

Art. 1er. Entretien et police des chemins.		637,213 f.
Art. 2. Dépenses de transport.		1,692,048
Art. 3. Frais de perception.		403,907
Ensemble.		2,733,168 f.

Les produits bruts ont été :

Voyageurs.	2,935,818	
Bagages des voyageurs.	103,421	3,097,833 f.
Marchandises.	58,594	
Excédant des recettes sur les dépenses. $\frac{5}{5}$ p. $\frac{0}{0}$.		364,665 f.
Mouvement des voyageurs en 1838.		2,238,304

Produit brut par voyageur, bagages compris.		1 f. 026
Produit net, par voyageur.		0, 118

Pendant les dix premiers mois de 1839 les dépenses se sont élevées, savoir :

Art. 1er. Entretien et police du chemin.		576,369
Art. 2. Dépenses de transport.		1,186,138
Art. 3. Frais de perception.		341,668
Ensemble.		2,104,175 f.

Les produits bruts ont été :

Voyageurs.	3,148,300	
Bagages des voyageurs.	112,769	3,612,817 f.
Marchandises.	351,748	
Excédant des recettes sur les dépenses.		1,508,642 f.
Mouvement des voyageurs.		1,694,019
Produit brut par voyageur, bagages compris.		2 f. 138
Produit net par voyageur.		0, 089

Récapitulations faites des produits et des recettes des chemins de fer de la Belgique, du 1er mai 1835 au 30 septembre 1839.

Les recettes brutes totales se sont élevées à.	8,759,947 f.
Les dépenses d'exploitation pendant la même période ont été de. . .	6,422,072
La recette nette a été, du 1er mai 1835 au 30 septembre 1839, de.	2,337,875 f.

En supposant que le capital dépensé de 82,779,870 fr. en quatre ans et demi ait été payé par 9e tous les six mois, à raison de 9,197,781 fr., ou par an de 18,395,562 fr., l'intérêt à 1 p. $\frac{0}{0}$ et sans tenir compte des intérêts composés serait, pour la première année, de. . . . . 183,955 f.

Pour la seconde année, de.	367,910
Pour la troisième année, de.	551,871
Pour la quatrième année, de.	735,832
Et pour les six derniers mois, de.	367,916
Ensemble, de.	2,207,390 f.

Ainsi, les capitaux employés en chemins de fer de la Belgique n'ont produit qu'environ 1 p. 100 d'intérêt pendant quatre ans et demi.

Si ces sommes n'avaient pas été demandées aux contribuables, ceux-ci

en auraient retiré au moins 5 p. 100 par an; ils ont donc perdu, par l'emploi des impôts en chemins de fer, la somme de plus de 16 millions jusqu'en 1842, et chaque année le montant des pertes croîtra par le déficit des chemins de fer.

§ 4. *Causes du déficit des recettes des chemins de fer de la Belgique.*

Le ministère, chargé de la confection des chemins de fer, a pris pour base les prix des diligences, et a prétendu que les voyageurs sur les chemins de fer belges devaient être transportés, aux frais de l'État, plus rapidement et à meilleur marché que par les voitures publiques.

Voici le tableau qu'il donne de la comparaison des tarifs et des vitesses.

INDICATIONS des CHEMINS DE FER.	DISTANCE en kilomètres.	DURÉE DU TRAJET et tarifs par chemins de fer.					ANCIENNES messageries.		ÉCONOMIE	
		Durée du trajet.	Diligences.	Chars à bancs.	Waggons.	Moyennes.	Durée du trajet.	Prix.	en temps.	en argent.
	kil.	h. '	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	heures.	fr. c.		
Anvers et Liége (Ans). .	119	4 45	9	6	4 50	6	12 $\frac{5}{5}$	14	$\frac{1}{4}$	57 $\frac{0}{0}$
Bruxelles et Liége (Ans).	113	4	8	5 50	4	5 50	10 $\frac{1}{2}$	12	$\frac{1}{3}$	54 $\frac{0}{0}$
Anvers et Bruxelles. . .	44	1 15	3 50	2 25	1 75	2 25	4 $\frac{1}{2}$	4 50	$\frac{3}{4}$	50 $\frac{0}{0}$
Bruxelles et Gand. . . .	78	2 30	5	3 25	2 25	3 25	4 $\frac{1}{2}$	4	$\frac{1}{1}$	19 $\frac{0}{0}$
Bruxelles et Ostende. . .	144	4 45	10	6 50	5	6 50	10	7 50	$\frac{1}{2}$	14 $\frac{0}{0}$
Bruxelles et Louvain. . .	45	1 15	3	2	1 25	2	2 $\frac{1}{2}$	2	$\frac{1}{3}$	»
Prix et taux moyens.									$\frac{1}{2}$	33 $\frac{0}{0}$
										Savoir :
Économie sur les anciennes messageries. . . . . Par les diligences. . . .										15 $\frac{0}{0}$
Économie sur les anciennes messageries. . . . . Par les chars à bancs. .										30 $\frac{0}{0}$
Économie sur les anciennes messageries. . . . . Par les waggons.										60 $\frac{0}{0}$

Si le ministère avait pris pour bases des tarifs les diligences pour les personnes et les marchandises, la recette brute eût été augmentée de 30 p. 100; elle se serait élevée dans l'année de 1839, savoir :

La recette brute pour dix mois étant de.		3,612,817 fr.
Ajoutant le 5e pour les deux derniers mois.		722,565
		4,335,382
Augmentation de 30 p. %.		1,300,614
Recette brute totale.		5,635,996
Dépenses diverses pour dix mois.	2,104,165 f.	2,524,998
Ajoutant le 5e pour les deux derniers mois. . .	420,833	
Recette nette pendant 1839.		3,110,998 fr.

La recette eût été double, et le produit net des chemins de fer se serait élevé à près de 4 p. 100 par an.

Les voyageurs, transportés plus rapidement, plus commodément que par les diligences, gagneraient, en outre de l'économie de temps pendant le trajet, les dépenses d'auberge qu'on peut évaluer à 25 p. % de la dépense des voitures publiques anciennes.

§ 5. *Réflexions sur le système d'exécution et sur les tarifs des chemins de fer de la Belgique.*

Les ministres des travaux publics, en Belgique, appelés au pouvoir comme hommes politiques, ayant obtenu des chambres et du gouvernement la direction et l'administration des chemins de fer, étrangers à ces spécialités, ont été incités à préférer des élèves et des employés aux savants ingénieurs belges, MM. Teckmann, Vifquain, Noël, etc., sortis des premiers rangs de l'École polytechnique de France, et connus par de grands et beaux travaux; ces ministres ont dû penser qu'ils retireraient plus de gloire de ces entreprises, si les ingénieurs avaient moins de réputation, et que l'autorité suprême devait leur tenir lieu des connaissances théoriques et de l'expérience de l'ingénieur.

Leur intervention dans les travaux a eu de très-fâcheux résultats :

1° Ils ont repoussé les associations qui auraient exécuté, à leurs frais et périls, plus rapidement, à meilleur marché, et sans exiger des contribuables des accroissements d'impôts ;

2° Le plan d'ensemble adopté par les ministres belges dans un but illusoire de s'emparer du transit des marchandises coloniales, est favorable sans doute aux étrangers qui franchissent le royaume sans s'arrêter, mais est nuisible à toutes les villes de l'intérieur qui perdront les profits des temps d'arrêt et de séjour des voyageurs ;

3° Le point d'intersection des grandes lignes à Malines, à cinq lieues de Bruxelles, deviendra très-préjudiciable dans la suite à cette capitale, et en général à la Belgique.

4° Les tarifs étant très-bas, et les fonds employés en chemin de fer ne rendant pas deux pour cent, il en résulte que les frais de voyage des Belges, allant sur les chemins, sont payés en grande partie par les habitants qui n'en profitent pas, et que les dépenses faites pour le transport des voyageurs étrangers retombent à la charge de la Belgique.

En définitive, les chemins de fer belges, par les tarifs trop bas, nuiront aux principales villes de la Belgique, puisqu'elles perdront les profits que leur procurait le passage plus lent, plus cher et le séjour des étrangers.

Nous devons insister sur ces observations, parce que l'opinion publique a été abusée, en France, par les hommes prétendus politiques et de tribune, qui aspirent de même à diriger les travaux sans avoir fait aucune étude préalable spéciale, et qui ne manqueront pas de tomber dans les mêmes égarements ; ils appelleront sur le pays des pertes immenses et irréparables, parce qu'ils agissent sur une échelle décuple. Ainsi, les ministres des travaux publics en France, comme en Belgique, veulent repousser les véritables associations; ouvrir de vastes lignes sans interruptions, sans embranchements nombreux, indispensables, sans avoir la certitude de les terminer; ils veulent, par des tarifs très-bas, faire payer les frais de transport des nationaux et des étrangers par les populations délaissées qui ne jouiront pas de ces chemins, et dont quelques-unes seront ruinées par le déplacement du commerce. Il y aura donc une générale perturbation que des ministres mobiles ne pourront plus tard ni prévenir, ni affaiblir.

Les exemples de la Belgique, mal appréciés, doivent être cités comme des enseignements dignes des réflexions des hommes d'état.

En résumé, l'intervention des ministres belges, dans la direction des travaux de chemins de fer, a été funeste à la Belgique et à la France.

A la Belgique, en repoussant les associations qui auraient exécuté plus rapidement, et d'après des projets plus utiles aux grandes villes; en ne choisissant pas, à l'origine, les plus habiles ingénieurs; en adoptant un tarif trop bas; en plaçant le point de croisement à Malines au détriment de Bruxelles; en exposant le service des chemins de fer à des perturbations à chaque changement de ministère.

A la France, en offrant comme parfaits modèles de funestes exemples servilement imités et qui auront de bien plus déplorables résultats.

CHAPITRE V.

CHEMINS DE FER EN ALLEMAGNE ET DANS LE NORD.

§ 1^er^. *Considérations militaires*

Les États d'Allemagne, plusieurs fois conquis et longtemps occupés depuis un siècle, sont encore dominés, après vingt-sept ans de paix, par les souvenirs des dernières guerres, que les lieux, les traditions, les historiens, les poëtes rappellent sans cesse à la mémoire des peuples.

Les gouvernements, sous l'impression des événements passés, et dans la prévoyance de conflagrations nouvelles, ont dirigé les institutions, les ressources et l'esprit public, vers un but guerrier. Ils ont compris que les chemins de fer, pouvant servir au transport rapide des troupes, devaient être envisagés comme des instruments de guerre très-puissants; ils ont cherché, par ce motif, à lier entre elles et avec les chefs-lieux des pro-

vinces les capitales de la confédération ; et à étendre ce réseau jusqu'aux villes du Rhin et aux champs de bataille de la Belgique où se décide depuis deux mille ans le sort des empires voisins.

On exagère sans doute l'importance de ces nouvelles voies sous le rapport militaire, en prétendant qu'il est facile de transporter en un jour, à soixante lieues, un corps d'armée de trente mille hommes, y compris l'artillerie, les fourgons, et même une partie de la cavalerie : mais on ne peut révoquer en doute, et contre les faits avérés, que des chemins approvisionnés de locomotives et de waggons, en nombre suffisant, porteraient un corps d'infanterie considérable, avec l'artillerie et le matériel, à une grande distance en un jour, la cavalerie cheminant par les anciens chemins, et que la rapidité de ces transports aurait d'immenses résultats sur le sort des batailles et des empires. Le doute n'existe donc que pour les convois de cavalerie qui demandent des waggons de forme particulière, des précautions spéciales, plus de temps et de dépenses.

La pensée de faire servir les chemins de fer aux guerres de défense et d'invasion est donc judicieuse.

Les chemins de fer d'Allemagne auront encore, sous le rapport militaire, d'autres avantages essentiels. Vienne et Berlin, n'étant plus qu'à quelques heures ou à quelques jours de distance des ports de la Manche, du Rhin, de la Vistule, du Danube et de la Méditerranée, en raison de la rapidité des transports, seront mieux approvisionnés et à plus bas prix ; les populations de ces capitales augmenteront rapidement et exerceront, à l'avenir, une plus grande action dans les entreprises militaires.

L'ardeur nationale des souverains et des peuples de l'Allemagne, pour la création des chemins de fer, est donc justifiée par les espérances fondées qu'ils ont conçues de l'établissement et de l'exploitation de ces nouvelles voies.

La nation allemande, laborieuse, persévérante et guerrière, achèvera, sans nul doute, et dans le temps prescrit, la tâche qu'elle a entreprise. Économe et éclairée, elle adoptera les meilleurs systèmes que peuvent permettre les institutions fondamentales de chaque État ; elle exécutera des chemins de luxe près des grandes villes qui en payeront les dépenses

extraordinaires; mais ailleurs elle se contentera d'une seule voie; elle admettra les détails les moins chers, loin des cités, et des pentes plus rapides dans les montagnes; enfin, elle voudra que les dépenses soient productives, et par conséquent réglées selon le nombre des voyageurs, la quantité et la qualité des marchandises à transporter.

Les dispositions déjà prises en Allemagne, dans la direction des travaux entrepris, indiquent la haute sagesse des hommes d'État qui ont été les promoteurs ou les organisateurs des premières lignes terminées ou en construction.

De Berlin, cinq lignes principales partent de cinq stations distinctes et vont :

La première, de Berlin à Francfort-sur-l'Oder.

La seconde, de Berlin à Stettin. (Ces deux lignes sont en construction et s'achèvent.)

La troisième, de Berlin à Hambourg, est seulement projetée.

La quatrième, de Berlin à Vittenberg, Dressau, Coëtten, Magdebourg, Leipzig,, et de là à Dresde, et par un autre embranchement à Plauen (ces lignes sont achevées et en exploitation); de Dresde le projet s'étendra à Vienne, et de Plauen le tracé ira rejoindre à Bamberg la partie faite de Bamberg à Nuremberg; et de là à Ulm, Stuttgart, Carlsruhe, où elle rencontrera le chemin de fer achevé ou presque fini de Carlsruhe, en remontant le Rhin, à Rastadt, Kehl, Freyburg, et en descendant le fleuve, de Carlsruhe à Francfort-sur-le-Mein.

La cinquième, de Berlin à Potsdam, Magdebourg, Brunswick, avec embranchement sur Hanovre, et de Brunswick à Cassel, et de Cassel d'une part à Dusseldorf, et d'autre part de Cassel à Francfort-sur-le-Mein.

La ville de Vienne est aussi le centre de quatre grandes lignes s'étendant aux extrémités de l'empire.

La première, de Vienne à Cracovie et Varsovie, avec divers embranchements, est presque achevée.

La deuxième, de Vienne à Baaden, Klagenfurt, Trieste, et de Trieste à Vienne et Milan.

La troisième de Vienne à Linz, Gunenden (partie faite), Salzbourg,

Munich, Augsbourg, Ulm, et de là se divisant en deux branches, l'une à Biberach et le lac de Constance, et l'autre à Stuttgart, Carlsruhe, etc.

La quatrième de Vienne à Budweiss, Pilsen, Prague, Dresde et Berlin.

Ces diverses lignes, en construction ou en projet, seront certainement achevées et en exploitation avant dix ans; alors la confédération pourra porter, en quelques semaines, une armée considérable sur le Rhin, la Moselle et la Belgique, et faire manœuvrer rapidement les troupes dans toutes les directions et particulièrement de Dusseldorf et Cologne à Kehl et Freyburg.

Tout conseille donc à la France d'ouvrir un chemin de fer de Dunkerque à Strasbourg, passant à Lille, Cambrai, Saint-Quentin, Compiègne, Soissons, Reims, Verdun, Metz et Strasbourg, et de Maubeuge dirigé directement sur Paris par Landrecies, La Fère, Compiègne et la vallée de l'Oise, pour opposer, avec la même rapidité, des forces suffisantes aux armées ennemies sur les rives du Rhin, en cas de guerre défensive ou d'invasion.

Mais pour obtenir en France, comme dans les autres États, des chemins de fer productifs et utiles, on ne saurait assez le répéter, il faut en confier l'entière exécution à des compagnies concessionnaires à perpétuité, parce qu'elles savent exécuter rapidement, entretenir avec vigilance, et exploiter avec économie.

L'exécution par l'État est la ruine des finances et la cause d'une générale perturbation bientôt révolutionnaire.

§ 2. *Tableau des chemins de fer, achevés, en construction ou en projets, en Allemagne et dans le Nord. Longueurs et dépenses présumées. Mode d'exécution.*

INDICATIONS.	LONGUEURS EN KILOMÈT.			DÉPENSES FAITES OU ÉVALUÉES.			OBSERVATIONS.
	Achevés.	En construction.	En projets.	Achevés.	En construction.	En projets.	
				francs.	francs.	francs.	
AUTRICHE.							
De Budweiss à Linz.	119	. . . . .		6,850,000	. . . . .	. . . . .	Commencé en 1828, fini en 1829 par une société.
De Prague à Pilsen.	35	60	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Entrepris par une société.
De Linz à Gmünden.	87	. . . . .		. . . . .	. . . . .	. . . . .	Commencé en 1835 et fini en 1839 par une société.
CHEMINS DU NORD OU DE L'EMPEREUR FERDINAND.							
De Vienne à Prerau.	195						
Branches de Stokereau, de Hradisch.	119						
De Prerau à Oswiencein. . .	. . . .	150	. . .	. . . . .	4,874,560	. . . . .	Entrepris par une société.
De Vienne à Raab.	60	100	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Entrepris par une société.
De Presbourg à Tirnau. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Ouvert en 1840.
BAVIÈRE.							
De Nuremberg à Fürth. . . .	7	. . . . .		. . . . .	. . . . .	. . . . .	Achevé par une société en 1835; il a rendu, en 1841, 16 p. 100.
De Munich à Augsbourg. . .	57	. . . . .		9,015,000	. . . . .	. . . . .	Exécuté par une société; ouvert en 1840; il a rendu 6 p. 100 en 1841.
GRAND-DUCHÉ DE BADE.							
De Manheim à la frontière de la Suisse, près de Bâle. . .	. . . .	217	. . .	. . . . .	55,023,218	. . . . .	Exécuté par l'État.
De Carlsruhe à Knielnigen. .	. . . .	. . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Entrepris par actions.
WURTEMBERG.							
De Heilbronn à Canstadt, à Stuttgart, et de Heilbronn à Manheim.	. . . .	. . . .	105	. . . . .	. . . . .	17,385,520	
De Canstadt à Ulm.	. . . .	. . . .	180	. . . . .	. . . . .	20,522,500	
PRUSSE.							
De Berlin à Potsdam.	28	. . . . .		5,098,600	. . . . .	. . . . .	
De Berlin à Francfort-sur-l'Oder.	. . . .	72	. . . .	. . . . .	8,140,000	. . . . .	Est exécuté par une compagnie, et sera terminé en 1842.
De Berlin à Anhalt.	140	. . . . .		15,750,000	. . . . .	. . . . .	Il a été construit par une compagnie.
De Magdebourg à Kœthen, à Halle et Leipzig.	98	. . . . .		. . . . .	. . . . .	. . . . .	Il a été établi par une compagnie, ouvert en 1840 et donne de forts revenus nets.
De Dusseldorf à Elberfield. .	28	. . . . .		. . . . .	. . . . .	. . . . .	Exécuté par une société.
De Cologne à Aix-la-Chapelle.	65	. . . . .		. . . . .	. . . . .	. . . . .	Exécuté par une société et achevé en 1841.
De Breslau à Cracovie. . . .	. . . .	220	. . .	. . . . .	6,995,000	. . . . .	Exécuté par une société.
De Magdebourg à Brunswick.	. . . .	. . . .	80	. . . . .	. . . . .	6,000,000	
De Cologne à Minden, par Elberfeld, Iserlohn, Lippstadt, Minden.	. . . .	. . . .	238	. . . . .	. . . . .	22,641,000	Entrepris par une société.
De Berlin à Stettin.	. . . .	122	. . . .	. . . . .	9,271,000	. . . . .	Entrepris par une société.
A reporter.	1,034	921	563	36,213,600	84,304,118	67,049,020	

Suite du tableau des chemins de fer d'Allemagne et du Nord.

INDICATIONS.	LONGUEURS EN KILOMÈT.			DÉPENSES FAITES OU ÉVALUÉES.			OBSERVATIONS.
	Achevés.	En construction.	En projets.	Achevés.	En construction.	En projets.	
				francs	francs.	francs.	
D'autre part.	1,038	921	563	36,213,600	84,304,118	67,049,020	
ROYAUME DE SAXE.							Exécuté par une société, et terminé en 1839.
De Leipsig à Dresde.	108	. . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Recette brute en 1840. 1,702,805 Dépense. . . . . 919,535 Recette nette. 783,269
ÉTATS DE LA SAXE GRAND-DUCALE ET DUCALE.							
De Leipsig à Hof, par Altenbourg, Planen, Hof, avec branche sur Swickau. . . .	. . . .	130	. . . .	. . . . .	22,000,000	. . . . .	Entrepris par une société avec secours des souverains.
VILLE LIBRE DE FRANCFORT-SUR-LE-MEIN.							
De Francfort à Wiesbaden. .	36	. . . .	. . . .	7,000,000	. . . . .	. . . . .	Construit par une société. Les actions ont donné 16 p. 100.
DUCHÉ DE BRUNSWICK.							
De Brunswick à Harzburg. .	40						
De Brunswick à Hambourg, par Heide et Lunebürg. .	170	. . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	A été concédé à une société.
HAMBOURG.							
De Hambourg à Bergedorf. .	14	. . . .	. . . .	2,875,000	. . . . .	. . . . .	Exécuté par une société.
ROYAUME DES PAYS-BAS.							
D'Amsterdam à Utrecht. . .	. . . .	40					
D'Amsterdam à Haarlem. . .	. . . .	21					
De Haarlem à Leyden. . . .	. . . .	25					
De Leyden à La Haye. . . .	. . . .	15					
De La Haye à Rotterdam. . .	. . . .	20					
De Rotterdam à Utrecht. . .	. . . .	46					
D'Utrecht à Arnheim.	. . . .	58					
D'Arnheim à Dusseldorf. . .	. . . .	. . . .	100				
De Mastricht à Aix-la-Chapelle	. . . .	. . . .	30				
RUSSIE.							
De St.-Pétersbourg Tzarskoë-Séto.	10	. . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Exécuté par une société.
De St.-Pétersbourg à Moskou.	. . . .	. . . .	600	. . . . .	. . . . .	400,000,000	
Totaux.	1,412	1,274	1,293	46,088,600	106,304,118	467,049,020	

§ 3. *Remarques sur les tableaux précédents.*

Indépendamment des lignes indiquées dans ce tableau, il en est un plus grand nombre et de plus étendues projetées par les divers souverains d'Allemagne, dans le but de relier entre elles les capitales de leurs États, et de conduire des embranchements sur divers points du Rhin, du Danube et de la Manche.

On jugera par les notes, quoique insuffisantes et que nous tâcherons de compléter plus tard, que les chemins de fer exécutés et en exploitation, et surtout que tous les chemins productifs sont dus en Allemagne, comme dans les autres empires, à des compagnies, concessionnaires des travaux à leurs frais et périls, reconnues plus habiles que des administrations gouvernementales à concevoir des projets, à les achever promptement et à les entretenir avec vigilance et économie.

Les vastes projets des gouvernements absolus, admirables dans leur ensemble, sont presque toujours condamnés à être transmis de règne en règne, sans que ces entreprises soient à peine commencées.

Il n'entre point dans le plan de cet écrit de donner l'historique de chaque chemin de fer d'Allemagne; M. le baron de Bourgoing s'est acquitté de cette tâche philosophique avec un talent et un patriotisme qui lui ont mérité les applaudissements de la France. Nous avons puisé dans son excellent ouvrage les détails du tableau précédent que nous espérons bientôt compléter; nous recherchons seulement dans les faits accomplis et dans la législation des chemins de fer au dehors, des documents utiles pour assurer la meilleure et la plus prompte exécution de ces voies nouvelles en France, et pour prévenir les périls de leur exploitation; nous indiquerons aussi les dangers d'une perturbation générale qu'entraîneraient les charges iniques imposées aux contrées délaissées, par un système d'entreprises gouvernementales que réprouvent, selon nous, la raison, la législation, la science et l'expérience.

Les nations civilisées du globe se livrant maintenant à l'envi à créer des voies de chemins de fer, le concours de tant d'efforts et de lumières doit conduire à la découverte de vérités et de mesures utiles et impor-

tantes, sans attendre des avertissements et l'instruction par des désastres que la prévoyance éclairée sait prévenir.

Considérations sur les entreprises de chemins de fer exécutés en Allemagne et dans le Nord.

Les gouvernements divers ayant eu la sagesse de laisser aux compagnies le choix des directions et des projets à présenter, et la responsabilité des résultats, et s'étant bornés à les encourager et à les protéger, la plupart de ces chemins sont productifs aux actionnaires, et dès lors fort utiles aux populations.

Les compagnies ont réuni des villes riches entre elles, ou avec les ports de la mer du Nord et des fleuves; et comme les lignes achevées ou entamées sont de peu d'étendue, elles ont exécutées rapidement et exploitées avec vigilance; elles réalisent des avantages généraux sans occasionner des pertes d'intérêt, des déplacements de commerce, et sans perturbation; les souverains d'Allemagne ont autorisé des réseaux partiels autour des villes de Berlin, de Vienne, de Dresde, de Francfort, de Munich, etc.

Le souverain des Pays-Bas doit être surtout cité par la sagesse des mesures ordonnées pour doter son royaume de chemins de fer utiles. Il n'a pas été dominé par la pensée d'appeler les voyageurs étrangers par des voies commerciales communiquant aux diverses capitales d'Europe. Il a voulu d'abord réunir les principales villes des Pays-Bas, Rotterdam, La Haye, Leyde, Haarlem, Amsterdam, Utrecht, Arnheim, etc., etc., par un véritable réseau de chemins de fer qui rapproche pour ainsi dire ces populations d'un million d'âmes, et leur donne la force d'agrégation et la puissance d'une grande capitale.

Ce réseau ne touche point aux frontières, n'est point en contact avec l'étranger; il est entouré de la mer et des fleuves qu'il met en communication, est à l'abri de toute attaque de l'ennemi; ce système parfaitement coordonné annonce une haute prévoyance politique et commerciale.

Lorsque l'exécution et l'exploitation de ces chemins auront donné plus d'expérience aux habiles ingénieurs et mécaniciens des Pays-Bas, le sou-

verain pourra avec plus de garantie prolonger la ligne d'Arnheim jusqu'à la frontière prussienne vers Cologne, et celle de Rotterdam jusqu'à Maestricht et Aix-la-Chapelle, pour se raccorder aux lignes allemandes, sans emprunter d'autres territoires, et sans avoir recours à des étrangers pour la confection de ces nouvelles voies.

Jusqu'ici, les chemins de fer construits et en construction dans les divers États d'Allemagne sont des réseaux isolés, particuliers, pour ainsi dire nationaux, qui sont très-utiles, mais qui profitent exclusivement aux populations de ces États.

Mais en sera-t-il ainsi lorsque les grandes lignes projetées par les souverains du Nord couperont en tous sens l'Allemagne, qu'on pourra traverser en un jour? N'est-il pas probable que les populations deviendront plus voyageuses, plus mobiles, et auront une propension à s'expatrier et à se porter sur les points où le travail sera plus demandé et plus rétribué? D'autre part, ces gouvernements disposant des troupes qu'ils transporteront à peu de frais, en peu de temps, aux points extrêmes de chaque empire, n'auront-ils pas plus de facilité à dominer, à se rendre plus absolus?

Les villes, capitales de petits États, ne seront-elles pas dans une plus grande dépendance des capitales dont l'étendue et la population croîtront plus rapidement par l'affluence des habitants nomades?

Les souverains des petits États ne deviendront-ils pas des dynastes des empereurs voisins?

On doit supposer que les grands empires s'étendront et absorberont les petits États au préjudice des franchises des provinces et des libertés des peuples.

Maintenant, une paix générale en Europe, d'une durée extraordinaire de vingt-sept ans, fait supposer qu'elle sera presque éternelle; cependant quelques événements naturels, faciles à prévoir, peuvent en quelques jours la troubler. Dans ce cas, une conflagration serait plus rapide et plus désastreuse qu'à aucune autre époque célèbre. De nouveaux conquérants prétendraient surpasser la gloire de leurs récents prédécesseurs, et les peuples enthousiastes des innovations s'y précipiteraient avec frénésie.

Des lignes immenses de chemins de fer coupant l'Europe dans les diverses directions, et dans toute son étendue, doivent favoriser les tenta-

tives de domination, d'invasion, et les déplacements des peuples sous les bannières d'un grand homme de guerre que l'amour de la gloire crée et que l'occasion révèle.

Par ces motifs, il eût été prudent pour le repos de la France et de l'Europe qu'on se fût borné en France, comme en Allemagne et en Angleterre, à fractionner les lignes et à confier exclusivement leur exécution à cent compagnies diverses chargées d'établir des réseaux particuliers dans le voisinage des grandes villes, des ports; on aurait attendu de l'épreuve du temps des conseils sages, pour fixer l'époque où les branches diverses devraient être cousues pour former d'immenses lignes continues à travers le royaume.

§ 4. *Clauses des contrats des compagnies concessionnaires en Allemagne.*

Les souverains accordent directement les concessions aux compagnies qui dressent les projets et qui s'organisent préalablement, librement, admettant tous les souscripteurs aux mêmes conditions.

Ils n'exigent pas de cautionnement: les premiers versements faits par les actionnaires en tiennent lieu.

Ils ne donnent que des concessions temporaires, mais ils ne confisquent pas les entreprises; ils remboursent le capital à l'expiration de la concession.

Les souverains encouragent les entreprises, soit par des subventions, soit en souscrivant des actions qui ne donnent droit à un dividende qu'après le prélèvement de 4 p. $\frac{o}{o}$ par les autres actionnaires sur les produits nets. Le gouvernement de Bade est le seul qui exécute lui-même un chemin de fer.

L'Autriche, en s'attribuant pour l'avenir l'exécution de la ligne de Vienne à Trieste aux frais du trésor, en raison des difficultés et dépenses extraordinaires et de l'impuissance des compagnies à les achever, se réserve cependant d'en donner la concession à des compagnies, lorsque les projets auront été mieux étudiés.

La préférence est partout donnée, en Allemagne, aux compagnies qui ont présenté les premières des conditions acceptables.

§ 5. *Du prix des travaux en Allemagne et des tarifs des chemins de fer.*

Les chemins de fer en Allemagne, sont estimés terme moyen à 120,000 fr. par kilomètre ; en France, ils coûtent 280,000 fr. Cette différence vient du rapport des prix des journées, des terrains et des matériaux dans les deux pays.

L'élévation du taux des journées est produite, en France, par les contributions indirectes qui pèsent sur les prolétaires et les ouvriers, par la grande division du sol qui augmente le nombre des propriétaires et diminue celui des travailleurs nomades, et par la cherté du bois et surtout du fer, dont le prix est augmenté par les droits de douane.

Les chemins de fer d'Allemagne coûtant deux fois moins à exécuter et à exploiter qu'en France, les tarifs devraient être deux fois plus bas.

Il n'en est cependant pas ainsi, parce que les souverains d'Allemagne ont eu la sagesse d'ordonner que les tarifs fussent réglés de manière à produire un intérêt suffisant des capitaux dépensés.

S'ils ont pris pour bases les prix des places des diligences et voitures, c'est parce que ces prix, en général plus élevés qu'en France, pouvaient satisfaire à la première règle fondamentale : le remboursement des dépenses d'exploitation et de l'intérêt des capitaux engagés.

Les exemples suivants feront connaître les bases adoptées pour régler les tarifs et les décisions prises.

En Autriche, les compagnies ont le droit de fixer les tarifs des places, jusqu'au moment où les bénéfices nets s'élèvent à plus de 15 p. $\frac{0}{0}$ du capital dépensé.

En Prusse, sur le chemin de fer de Berlin à Potsdam (de 24 kilomètres), les prix par kilomètre sont :

Pour les voitures	de 1re classe, de.	0fr. 09c.
Pour celles	de 2me classe, de.	0 62
Pour celles	de 3me classe, de.	0 34

Sur le chemin de fer de Magdebourg à Leipzig (de 98 kilomètres), les prix par kilomètre sont :

Pour les voitures de 1re classe, de.	0fr. 12c.
Pour celles de 2me classe, de.	0 08
Pour celles de 3me classe, de.	0 05

Dans le Brunswick, sur le chemin de fer de Brunswick à Hartzbourg, (d'une longueur de 35 kilomètres), les prix par kilomètre sont:

Pour les voitures de 1re classe, de.	0fr. 75c.
Pour celles de 2me classe, de.	0 06
Pour celles de 3me classe, de.	0 04

Sur le chemin de fer de Leipzig à Dresde (dont la longueur est de 100 kilomètres), les prix par kilomètre sont:

Pour les voitures de 1re classe, de.	0fr. 12c.
Pour celles de 2me classe, de.	0 08
Pour celles de 3me classe, de.	0 05
Pour 100 kilog. de marchandises de.	0 025
Et par 1000 kilog. de.	0 25

Tarif moyen de ces quatre chemins par kilomètre.

Pour les voitures de 1re classe, de.	0fr. 10c.
Pour celles de 2me classe, de.	0 07
Pour celles de 3me classe, de.	0 044
Marchandises par 1000 kilog.	0 25

Puisque les chemins de fer en France coûtent au delà du double du prix de ceux d'Allemagne, il faudrait donc accorder un tarif double, si l'on veut que les frais d'exploitation et les intérêts des capitaux dépensés soient payés par ceux qui en profitent.

D'après cette base, les tarifs devraient être par kilomètre:

Pour les voitures de 1re classe, de.	0fr. 20c.
Pour celles de 2me classe, de.	0 14
Pour celles de 3me classe, de.	0 09
Pour marchandises par 1000 kilog., de.	0 50

Ces tarifs ne s'approcheraient de ceux d'Angleterre et ne les atteindraient pas si on augmentait ceux-ci dans le rapport de la différence des prix

des fers, de la fonte, du charbon, des locomotives, deux fois plus chers maintenant en France qu'en Angleterre.

La fixation des tarifs, d'après ces bases, est le seul moyen de rendre les chemins de fer productifs; de les faire payer par ceux qui en usent; d'assurer le succès des compagnies; d'affranchir d'impôts les populations qui n'en profiteront pas, et de prévenir la dangereuse perturbation, conséquence inévitable de l'abaissement désordonné des tarifs.

§ 6. *Encouragements donnés aux compagnies de chemins de fer par le gouvernement allemand.*

Les souverains ont autorisé les compagnies concessionnaires à importer en franchise d'Angleterre, les rails, les locomotives; ils ont cédé gratuitement les terrains appartenant à l'État; ils ont prêté des fonds à faible intérêt et pendant un long terme; ils ont pris des actions, en n'exigeant d'intérêt que lorsque les autres actionnaires auraient touché quatre pour cent par an; ils ont dans d'autres cas garanti un minimum d'intérêt; ils ont fourni à bas prix les bois tirés des forêts royales; ils accordent des tarifs élevés; ils ne confisquent les entreprises sous aucun prétexte.

Par ces avantages et d'autres analogues, et par l'inviolabilité des contrats, les gouvernements allemands ont la certitude de trouver des compagnies qui réuniront tous les capitaux nécessaires à l'exécution des lignes projetées, et qui retireront des intérêts assurés de leurs avances.

Les réseaux de chemins de fer d'Allemagne seront probablement terminés avant dix ans.

§ 7. *De la législation des chemins de fer et des dispositions à ordonner pour prévenir de grandes catastrophes.*

En France, les cahiers des charges des compagnies, les règlements administratifs, sont rédigés par des commis qui n'ont ni exécuté, ni visité des chemins de fer, et sont étrangers à la théorie comme à la pratique de ces nouvelles entreprises.

Ils se refusent, avec persévérance, à l'introduction du système des enquêtes parlementaires qui provoquent les recherches, et permettent aux députés délégués de recueillir, du public éclairé, les rayons épars de la vérité, et de rédiger une législation en harmonie avec les vœux et les intérêts généraux, et le degré d'avancement des sciences mécaniques.

Les locomotives cheminant avec une vitesse de 8, 10, 15, 20 et 25 mètres par seconde, et ayant un poids de quatre à cinq tonneaux, peuvent être considérées comme des bombes immenses, lancées avec force et capables de renverser les obstacles, et d'entraîner dans des précipices mille voyageurs à la fois par l'explosion des chaudières, par la rupture des essieux, ou par le détournement de la voie, appelé déraillement.

Lorsque par accident ou par méchanceté, une pièce de bois ou de fer, une pierre est posée sur les rails, dans les parties en remblais surtout, tout un convoi peut être jeté hors de la route sans espoir de salut pour aucun voyageur.

On trouve donc qu'il y a une extrême imprévoyance à permettre que les rails extrêmes soient à une si faible distance entre eux et des rives, que nul talus ne soit élevé pour prévenir les effets du déraillement.

On comprend moins encore que nulle pénalité n'ait été décrétée contre les coupables convaincus d'avoir dégradé le chemin de fer, ou d'avoir déposé un obstacle sur les rails.

Enfin, il est indispensable et urgent de prescrire qu'immédiatement après les locomotives, on place toujours plusieurs waggons chargés de marchandises ou de sacs à terre pour garantir les voyageurs, dans les diligences, des sinistres à redouter; et qu'enfin les diligences soient garnies de freins pour enrayer, et d'appareils qui servent à les détacher des premiers waggons quittant la voie.

Le gouvernement devrait proposer des prix aux mécaniciens qui résoudraient plus complétement ces divers problèmes.

Nous croyons devoir citer comme modèles des dispositions fort importantes de la législation des chemins de fer en Allemagne qu'on devrait s'empresser d'adopter immédiatement en France.

a). *Dispositions réglementaires.*

Plusieurs compagnies des chemins de fer d'Allemagne ont adopté l'usage de séparer toujours les locomotives et les diligences des voyageurs par quatre waggons qui ne contiennent que des marchandises.

Cette précaution devrait être imposée comme loi générale; elle préviendrait des désastres qui à chaque instant peuvent se produire par beaucoup de circonstances différentes. Maintenant les mille voyageurs d'un convoi sont livrés au hasard de la distraction, de l'ignorance d'un mécanicien, ou de la chute d'une pierre roulant des talus qui les bordent et s'arrêtant sur les rails, ou de l'imprudence d'un enfant qui jetterait un obstacle sur le chemin.

Les quatre premiers waggons, nommés de sûreté, garantiraient de la plupart des catastrophes. Le choc violent suffirait pour détacher les suivants qui conserveraient la voie et seraient arrêtés par les freins.

b). *Élargissement de la voie.*

On croit nécessaire de fixer à trois mètres au moins la largeur des accotements en dehors des rails, et d'élever en banquettes le dernier mètre, dans les remblais, pour empêcher la chute des locomotives et des waggons dans les précipices.

La dépense ne serait pas augmentée d'un dixième, et les produits du chemin croîtraient dans un plus grand rapport, par la sécurité donnée aux voyageurs.

Le législateur qui tient en mains le sort de tant de personnes, ne doit pas hésiter à sauver des milliers de victimes par un accroissement de dépenses compensé par les résultats obtenus.

c). *Pénalité contre les délinquants et les criminels occasionnant des blessures ou la mort des voyageurs par la dégradation du chemin ou le dépôt d'un obstacle.*

LÉGISLATION PRUSSIENNE.

La loi du 30 novembre 1840, rendue en Prusse, contre les personnes reconnues coupables d'avoir endommagé volontairement les chemins de fer, et contre les employés qui, par leur négligence, seraient cause d'accidents, renferme les dispositions suivantes :

« Art. 1er. Quiconque fera à dessein quelque dégât aux chemins de fer ou à leurs accessoires, dérangera les rails, placera ou jettera sur la voie quelque objet propre à compromettre le transport, encourra la peine des maisons de corrections, ou des travaux publics, depuis un an jusqu'à dix ans.

» Art. 2. Suivant les circonstances diverses, les peines seront graduées, ainsi qu'il suit, pour les auteurs des accidents :

» De quatre à vingt ans de maison de correction ou de travaux publics, pour blessure ou lésion corporelle de quelque gravité.

» De dix années, jusqu'à perpétuité de la même peine, pour avoir causé la mort.

» S'il y a préméditation de mort, il y aura application des lois pénales pour meurtre.

» Art. 3. Les peines portées en l'art. 2 seront rendues plus fortes dans le cas surtout où les accidents auront eu lieu dans l'ensemble d'un convoi.

» Art. 4. Celui qui causera ces accidents par négligence, encourra une peine correctionnelle de trois mois jusqu'à deux ans ; elle sera portée de deux à quatre ans de détention ou de travaux publics, pour dommage corporel et principalement en cas de mort.

» Art. 5. Ces peines seront également appliquées aux personnes employées dans les établissements et aux surveillants, même alors que les dommages ne proviendraient que de négligence.

» Art. 6. Outre les peines fixées ci-dessus, les employés coupables

encourront encore celle de destitution, et seront déclarés incapables d'être replacés de nouveau dans l'administration des chemins de fer.

» Art. 7. Il y aura une amende de 10, jusqu'à 100 thalers (35 fr. à 350 fr.), pour l'employé destitué qui se replacerait dans ce service, et pour la direction du chemin de fer qui l'engagerait après délit et condamnation. »

LÉGISLATION ANGLAISE.

La législation anglaise, également très-vigilante, ne se borne pas à fixer des peines sévères; elle impose au public le devoir impérieux de surveiller les délinquants, de les poursuivre, et elle rend les témoins d'un délit responsables de leur silence coupable.

En même temps, elle accorde une part des amendes, toujours considérables, aux dénonciateurs qu'elle honore, en raison du service rendu.

Ainsi, l'homme mal intentionné qui médite un délit, sait qu'il a pour accusateur le public; qu'il est partout et toujours surveillé, et qu'il lui reste peu de chances d'échapper à la condamnation. Cette conviction prévient la faute et garantit les compagnies et le public des désastres fréquents dans les États moins bien réglés, où la répression est réservée à quelques agents salariés.

C'est à cette sage prévoyance de la législation anglaise qu'il faut attribuer le parfait état des ouvrages publics, et la rareté des délits et des accidents ailleurs si multipliés et si désastreux.

Les catastrophes que peuvent occasionner sur les chemins de fer de France, des malveillants ou des employés négligents, appellent la prompte sollicitude du gouvernement. Il se préparera d'amers regrets s'il laisse à l'administration la rédaction des règlements.

Il n'obtiendra un code complet que par des enquêtes parlementaires, dont les membres les plus éclairés sauront proposer les mesures les meilleures et les plus complètes. Tout conseille d'aviser incessamment. Des milliers de voyageurs sont exposés chaque jour à devenir victimes d'un délit ou de la négligence d'un employé.

CHAPITRE VI.

CHEMINS DE FER ET CANAUX AUX ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

CONSIDÉRATIONS FINANCIÈRES.

Les conséquences financières des entreprises de chemins de fer et d'autres ouvrages dirigés par les gouvernements des États de l'Union, nous offrent des renseignements fort importants.

Des administrateurs, se laissant entraîner par la séduction des avantages de ces voies nouvelles, ont épuisé le présent et engagé l'avenir dans des dépenses exagérées qui ont entraîné la faillite des banques particulières et de celles des États, et ont produit une générale perturbation dans les fortunes privées.

Par suite de ce bouleversement financier les propriétés ont été réduites à la moitié, aux trois quarts et plus de leur valeur, et beaucoup de particuliers ont été ruinés.

Le tableau suivant fera juger l'imprévoyance et le danger de confier aux gouvernements la direction des ouvrages et la faculté de contracter des dettes pour de telles destinations. Nous ne ferons mention que de neuf des trente États de l'Union.

§ 1. *Tableau de l'étendue, de la population et des dettes de huit États.*

INDICATION des ÉTATS.	SURFACE en LIEUES CARRÉES.	POPULATION en 1840.	DETTES POUR Chemins de fer.	DETTES POUR Canaux et divers travaux.	DETTES totales pour travaux.
			millions.	millions.	millions.
Michigan.	7,074	212,267	13,50	12,50	26,00
Indiana.	4,744	685,860	15,00	40,00	55,00
Illinois.	7,722	476,185	37,00	23,00	60,00
Maryland.	1,444	469,252	40,00	35,00	75,00
Pensylvanie.	6,175	1,721,033	25,00	155,00	180,00
Ohio.	5,166	1,519,467	41,00	45,00	86,00
New-York.	6,570	2,428,921	20,00	200,00	226,00
Massachusetts.	1,137	737,700	26,60	»	26,60
TOTAUX de 8 États.	40,022	8,250,691	224,10	510,50	784,60
Hectares.	73,603,200				
TOTAUX pour les 30	145,082	17,062,766			1,062,91
États de l'Union. . . .	233,571,206				

§ 2. *Remarques sur les données du tableau.*

Les gouvernements de plusieurs États de l'Union, ayant voulu, par imitation et par anticipation, créer des améliorations avant que la population ait été assez considérable pour les rendre productives, ont retardé les progrès des prospérités publiques qu'ils prétendaient précipiter; et, en commettant les finances de leurs États, ils ont entraîné, par contre-coup, la ruine des finances et du crédit des autres États pour un long temps.

Quelques détails feront comprendre les inconvénients graves que produisent les entreprises de chemins de fer, de canaux, dirigées par les gou-

vernements des États dont les administrateurs, dans leur ambition personnelle et leur illusion, poursuivent la renommée, et manquent rarement de déverser sur leur pays des calamités incalculables.

État d'Illinois. — Cet État, qui n'avait en 1810 que 12,282 âmes, a été admis au rang d'État en 1817. En 1840, sa population était déjà de 476,183 habitants.

Le gouvernement de cet État a emprunté pour hypothéquer des banques, et faire des entreprises de canaux et de chemins de fer, 81 millions, dont 60 millions pour chemins de fer et canaux.

L'intérêt annuel de la dette est de.	4,850,000 fr.
Et les revenus de l'État, déduction faite des dépenses, ne font que.	1,660,000
Déficit par an.	3,190,000

Les embarras financiers et la faillite des banques de cet État sont le fruit d'un vote inconsidéré, fait en 1837, de 2,080 kilomètres de chemins de fer, et de beaucoup de routes sur divers points de l'État d'Illinois.

En 1841, quatre ans après ce vote, le crédit de l'État était épuisé, les banques étaient en banqueroute; les chemins de fer, n'étant pas achevés, sont restés improductifs, et se dégradent rapidement.

L'État est obligé de doubler les impôts pour acquitter une partie de l'intérêt dû, et sera forcé de vendre toutes les propriétés qui lui appartiennent.

État de Maryland. — Cet État, qui n'a que 1,444 lieues carrées et 469,252 habitants, a contracté une dette de 75 millions de francs, pour créer une ligne de communication avec l'ouest, au travers des Alleghanys.

Cette entreprise, qui dépasse les ressources de cet État, le met chaque année en déficit, pour non-payement d'intérêts, de 3 millions, qui doubleront en 1842.

La valeur de toutes les propriétés foncières est d'un milliard; on se propose d'établir des impôts nouveaux pour acquitter les intérêts de la dette, et faire cesser la crise financière qui est devenue désastreuse au dedans, et également funeste au dehors, en affectant le crédit public et celui des négociants de Baltimore, chef-lieu de cet État.

Pensylvanie. — La dette de 180 millions de cet État a été créée pour entreprendre : 1° des chemins de fer évalués à 25 millions ; 2° des canaux estimés à 90 millions ; 3° des améliorations du prix de 65 millions ; en tout, 180 millions.

Les principaux ouvrages sont : le canal et le chemin de fer de Philadelphie à Pittsbourg.

Ces ouvrages, la plupart inachevés, ne rendent, les uns que peu, et les autres coûtent des frais d'entretien sans produire.

On espère que les revenus nets de ces ouvrages pourront s'élever à 20 millions lorsqu'ils seront en exploitation.

La totalité des revenus de l'État de Pensylvanie est d'environ la moitié de l'intérêt de la dette.

Cet intérêt n'a pas été payé, par suite des faillites de la banque de Pensylvanie et des principales banques de Philadelphie.

Le gouvernement a l'intention d'augmenter les impôts pour acquitter les intérêts de la dette.

Ohio. — La population de l'État de l'Ohio qui, en 1800, était de 45,365 âmes, s'élevait en 1840 à 1,519,467 âmes.

Les dettes contractées pour chemins de fer et canaux se montent à. . . . . 86,000,000 fr.

Le canal de l'Ohio rend déjà. 2,000,000

L'ensemble des lignes de chemins de fer et de canaux est de 1,264 kilomètres ; mais le neuvième des ouvrages reste inachevé et rend le reste improductif.

Le gouvernement de l'Ohio se propose de concéder les canaux à des compagnies, et de payer une partie des dettes avec les sommes qu'il retirera de la vente.

Cet État a d'immenses richesses minérales, et la volonté de satisfaire à ses engagements.

Les craintes manifestées par les créanciers de l'État de l'Ohio, et la ruine d'un grand nombre de personnes et par suite de la baisse des valeurs, a jeté un découragement général dont une sage administration pourra seule prévenir les désastres.

New-York. L'État de *New-York* a une dette de 200 millions con-

tractée pour canaux et améliorations diverses, et des engagements de vingt-cinq millions pour garantir des entreprises de chemins de fer par des compagnies.

Le gouvernement de l'État a l'intention de mettre un impôt nouveau de un pour mille sur la valeur de toutes les propriétés.

Si les chemins de fer commencés ne donnent que peu ou point de revenus, le grand canal Érié, exécuté par l'État de New-York, est de plus en plus productif, et la progression a été prodigieuse.

Les recettes, qui en	1820 n'étaient que de		27,000 francs
se sont élevées	en 1825	à	2,800,000
	en 1830	à	5,300,000
	en 1835	à	7,300,000
	en 1840	à	10,200,000

L'État de New-York sera forcé de faire de grandes dépenses pour élargir le canal, doubler les écluses, afin de prévenir l'encombrement des bateaux dont le nombre est toujours croissant.

Cette grande entreprise a été faite avec un luxe d'économie qui constate la haute intelligence des gouverneurs de l'époque: les ponts, les écluses, les ponts-canaux ont été construits en bois, afin de diminuer le capital primitif à dépenser; ils se réservaient d'augmenter les dimensions des travaux, et de remplacer les ouvrages provisoires, avec les revenus nets de cette belle ligne de navigation.

Cet exemple montre que les États-Unis auraient prévenu la ruine de leurs finances, s'ils avaient complété leurs lignes de navigation avant de commencer, sur une aussi grande échelle, les lignes de chemins de fer; et avant de connaître surtout l'expérience des premiers chemins de fer exécutés et en exploitation, qui devait les éclairer sur le choix des tracés, des systèmes d'exécution, et sur les conditions de population et de localités indispensables au succès.

Massachusetts. — Cet État a emprunté 26 millions de francs pour garantir l'exécution des chemins de fer, et particulièrement le *Western-rail-road*, allant de *Boston* à *Albany*.

Quoique l'État de *Massachusetts* ait beaucoup de ressources, et que les chemins de fer doivent être très-utiles et productifs, cependant, la

détresse générale des autres États, par suite des malheureuses entreprises de chemins de fer, a beaucoup nui au crédit et à la stabilité des fortunes dans cet État.

§ 3. *Remarques générales sur l'influence financière des dépenses en chemins de fer, entrepris par les États de l'Union.*

Avant l'établissement des chemins de fer, l'Union marchait à une prospérité extraordinaire ; la population, la valeur du sol, les richesses particulières et publiques doublaient généralement en vingt ans. Le gouvernement fédéral avait payé la totalité des dettes de l'Union, et, par grandeur ou par imprévoyance peut-être, il avait abandonné aux États plus de douze millions d'acres de terrains appartenant à l'Union, et a réparti ce capital national entre les différents États, en cédant gratuitement les terrains en toute propriété.

Les gouvernements des États, disposant de ces nouvelles richesses, et s'exagérant les avantages immédiats des chemins de fer, se sont précipités dans ces entreprises sans en calculer les résultats.

La détresse financière et la banqueroute de l'État le plus aventureux a entraîné la ruine des banques de cet État et d'un grand nombre de particuliers.

Bientôt la perturbation financière a gagné d'État en État; les banques particulières et les banques publiques ont suspendu leurs payements et sont tombées en liquidation. Les propriétés ont perdu de leur valeur et ne trouvaient plus d'acquéreurs ; peu de particuliers riches ont échappé à ce commun naufrage, et il faudra bien des années pour rétablir la confiance, le crédit, et reprendre la marche progressive qui avait élevé si rapidement l'Union à un haut degré de prospérité et de puissance.

Mais il reste à ce pays un sol immense et fertile, des fleuves, des côtes, des ports, des canaux, et le génie entreprenant d'un peuple nouveau et libre. L'agriculture, fort avancée et favorisée par la navigation artificielle très-étendue, réparera bientôt les désastres, fruit de spéculations aventureuses sur les chemins de fer ; mais la plaie faite par les entreprises anticipées, et commencées sur une trop grande échelle, aura déterminé la

ruine, sans compensation, de milliers de familles, et suspendu quelque temps le développement de la puissance nationale.

§ 4. *Enseignements pour la France du résultat des entreprises de chemins de fer exécutés directement par les États de l'Union.*

La dette consolidée de la France est de.	5 milliards
La dette flottante, les arriérés, et le montant des travaux votés et en construction, s'élèvent ensemble à.	2
Total des dettes et engagements.	7 milliards.

Sans tenir compte de cette situation financière, l'administration propose d'exécuter elle-même les terrassements et travaux d'art de huit cents lieues de chemins de fer, de dépenser 500 millions, et de concéder aux compagnies l'achèvement des lignes, la fourniture des rails et des machines, et d'une dépense d'environ 500 millions. Le budget de l'État qui, en 1810, était de 500 millions, est maintenant de 1,300 millions.

N'est-il pas évident que si un événement imprévu, une guerre générale, une crise financière venait saisir la France, en quelques années elle se trouverait dans une situation financière funeste, dont les conséquences sont indiquées par le bouleversement des fortunes privées et publiques aux États-Unis ?

Plus les lignes entreprises par l'administration auront d'étendue, plus il faudra de temps pour les achever, plus les chances défavorables se multiplieront : les entreprises délaissées dans un état d'imperfection se dégraderont rapidement, et le pays perdra, outre les intérêts des fonds dépensés, les frais de réparation de ces mêmes ouvrages à reconstruire avant d'être terminés.

L'historique des grands canaux exécutés directement par l'administration française, et particulièrement ceux de Bourgogne, de Picardie, etc., nous fournit des exemples mémorables des pertes occasionnées par les délais que rend inévitables l'intervention administrative d'un grand empire.

Le gouvernement, au lieu d'entreprendre lui-même les chemins de fer, aurait dû d'abord employer ses ressources à faire finir par des compagnies les canaux commencés, et ne devait concéder que les chemins de fer soumissionnés par des associations offrant toutes les garanties désirables.

L'enquête parlementaire sur le système d'exécution des travaux publics n'a réellement été ouverte en France qu'en 1842; l'imposante minorité qui a protesté, dans la Chambre des députés et dans celle des pairs, contre le projet d'exécution par l'État, atteste que les esprits s'éclairent et que la vérité se fait jour de toutes parts.

Maintenant le champ de l'expérience s'étend; tous les peuples suivent des marches différentes dans les entreprises de chemins de fer; avant un an l'opinion générale sera formée, et il ne sera plus possible de proposer à l'avenir un système d'exécution par le gouvernement que réprouvent la théorie, la pratique et le vœu universel des populations.

CHAPITRE VII.

COMPARAISON DE L'ÉTENDUE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE ET DANS LES AUTRES ÉTATS, ET RÉSULTATS DE CES DIFFÉRENCES.

§ 1. *Longueur des chemins de fer achevés ou en construction en France.*

DÉSIGNATION des LIGNES.	LONGUEUR en MÈTRES.	OBSERVATIONS.
Transport des personnes.		
De Strasbourg à Bâle.	140,000	Exécuté par une société avec prêt de l'État.
De Mulhouse à Tann.	19,000	Exécuté par une société.
De Paris à Corbeil et à Orléans. . .	145,000	Exécuté par une société avec garantie d'intérêt.
De Paris à Rouen.	128,059	Exécuté par une société avec prêt de l'État.
De Paris à Versailles, rive droite. .	23,000	Exécuté par une société.
— — rive gauche.	16,889	Exécuté par une société avec prêt.
De Paris à Saint-Germain.	18,500	Exécuté par une société.
De Bordeaux à la Teste.	51,000	Exécuté par une société.
De Saint-Étienne à Lyon.	58,000	Exécuté par une société.
De Saint-Étienne à Roanne.	67,000	Exécuté par une société avec prêt de l'État.
De Montbrison à Montrond.	15,550	Exécuté par une société.
D'Alais à Nîmes.	47,226	Exécuté par une société.
De Nîmes à Beaucaire.	22,723	Exécuté par une société avec prêt.
De Montpellier à Cette.	27,500	Exécuté par une société.
De Nîmes à Montpellier.	54,000	Entrepris par l'État, en construction.
De Lille à la frontière de Belgique.	14,150	Entrepris par l'État, en construction.
De Valenciennes à la frontière de Belgique.	13,125	Entrepris par l'État, en construction.
Transport des marchandises et de la houille.		
De Saint-Étienne à Andrézieux. . .	18,500	Exécuté par une société.
D'Epinal au canal de Bourgogne. .	28,000	Exécuté par une société.
D'Alais à la Grande-Combe. . . .	16,750	Exécuté par une société avec prêt de l'État.
Du Creusot au canal du Centre. . .	10,000	Exécuté par une société.
De Villers-Cotterets.	8,155	Exécuté par une société.
D'Abscou à Denain.	5,940	Exécuté par une société.
De Denain à Saint-Wast.	8,900	Exécuté par une société.
De Saint-Wast à Anzin.	885	Exécuté par une société.
TOTAL.	957,852	

§ II. *TABLEAU de comparaison de la population, de la longueur des chemins de fer achevés ou en construction, et de l'étendue par habitant.*

INDICATION DES ÉTATS.	POPULATION en 1842.	LONGUEUR des chemins de fer achevés et en construction.	LONGUEUR par habitant.	VALEUR par habitant.
		mètres.	mètres.	francs.
États-Unis d'Amérique.	17,115,000	15,000,000	0,88	88,00
Angleterre, sans l'Irlande.	18,665,000	4,482,000	0,24	72,00
Royaume de Belgique.	3,560,000	435,000	0,123	22,14
Pays-Bas.	2,558,000	183,000	0,071	11,36
Allemagne (confédération).	40,000,000	2,745,000	0,068	8,06
France.	34,000,000	958,652	0,028	7,00

Nota. Le kilomètre a été évalué, terme moyen :

Aux États-Unis, sans le matériel, à.		100 fr.
En Angleterre,	*id.*	300
En Belgique,	*id.*	180
En Allemagne,	*id.*	120
Aux Pays-Bas,	*id.*	180
En France,	*id.*	250

En comparant les populations et la longueur des chemins de fer dans les divers États, la France a relativement trois fois moins de chemins de fer que l'Allemagne confédérée, et que les Pays-Bas, cinq fois moins que la Belgique, huit fois moins que l'Angleterre, et trente-trois fois moins que les États-Unis d'Amérique.

§ 3. *Remarques sur ces tableaux.*

Les divers États ayant adopté des modes différents pour l'exécution des chemins de fer, il est utile de rechercher quelle a été l'influence de chaque système sur les progrès des travaux, et sur les succès de ces entreprises.

Aux États-Unis d'Amérique, les propriétaires du sol et des mines ont, dans beaucoup de cas, mis en société leurs domaines avec les compagnies de chemins de fer chargées d'en payer la dépense; le capital social se composait ainsi de la valeur des propriétés et de celle des ouvrages à exécuter.

Les associations ainsi formées, se présentaient au gouvernement de l'État pour demander l'exercice d'un droit de propriété, et obtenaient immédiatement et sans frais la concession à perpétuité du chemin de fer, sous la seule condition de se conformer aux règlements généraux établis pour garantir les intérêts et la vie des voyageurs par ces nouvelles voies. La fixation des tarifs est alors laissée à la discrétion des compagnies.

Sous la protection d'une législation aussi tutélaire, les entreprises ont dû se multiplier et donner à un peuple nouveau des améliorations qui manquent encore aux vieilles nations du continent.

En dehors de ces entreprises commerciales, agricoles, et pour ainsi dire de famille, des spéculateurs plus entreprenants et plus nombreux aux États-Unis qu'en Europe, et les gouverneurs des États ont dressé de vastes projets de chemins de fer, traversant les domaines des particuliers non consultés ou non associés, s'étendant même au delà des limites d'un État de l'Union. Il a fallu alors une autre législation, des enquêtes, des capitaux considérables, le concours et la direction du gouvernement de l'État, et des formalités à remplir; les résultats ont été désastreux.

Les entreprises de cette nature toutes exceptionnelles, sont cependant celles qui ont fixé d'avantage l'attention du public, et suscité des controverses dans les journaux, et les seules qu'on cite en France comme exemples de la législation des États-Unis; cette distinction est essentielle à faire, pour se garer de l'habile dialectique des partisans de l'intervention directe des gouvernements dans l'exécution des travaux publics.

De l'étude des chemins de fer entrepris et en activité aux États-Unis, nous soutenons que 70 sur 100 ont été concédés à perpétuité à des compagnies; et nous attribuons à cet encouragement accordé aux associations, l'extension extraordinaire des voies de fer et les prospérités rapides de l'agriculture des États de l'Union. L'intervention directe des États a au contraire entraîné la ruine des finances et une perturbation générale, dont les conséquences sont incalculables.

Les clauses des actes de concession sont rédigées dans le même esprit de sagesse et de haute prévoyance des édits de concession de Henri IV, rendus deux siècles avant l'indépendance et la naissance même comme nation des États-Unis d'Amérique. Toutes les catastrophes financières des États-Unis viennent de l'oubli, dans les dernières années, des principes législatifs de Henri IV.

§ 4. *Angleterre.*

La législation de Henri IV, relative à la concession des canaux, est également adoptée en Angleterre et même perfectionnée. Mais les grands projets de chemins de fer troublant, dans leurs belles résidences, les riches et puissants propriétaires du sol, soulèvent malgré le concours empressé du plus grand nombre, des opposants ardents, et souvent de nombreux adversaires promoteurs de projets rivaux.

Ces circonstances exigent des enquêtes prolongées, des plans détaillés, des mémoires, des plaidoyers, et en définitive des frais qui s'élèvent pour chaque entreprise à 500,000 fr. un million, et quelquefois même deux millions.

Avec ces mêmes sommes épargnées aux États-Unis et dans les Pays-Bas, on exécute des chemins de fer de dix et vingt kilomètres qui sont achevés, avant que le bill ait passé au parlement d'Angleterre.

Ces frais et ces délais à part, toute compagnie en Angleterre qui a rempli les formalités prescrites par la législation, et a présenté le premier projet, a la certitude d'en obtenir la concession.

La loi anglaise d'ailleurs est protectrice; elle impose aux magistrats l'obligation de concourir de leur influence au succès des entreprises, et au public le devoir de veiller à la conservation des ouvrages des compagnies, considérés comme des propriétés d'intérêt général.

Sous tous les rapports, les associations en Angleterre sont plus protégées, plus encouragées que dans aucun État du continent, et c'est à cette circonstance que l'Angleterre doit les grands et nombreux travaux qui étendent les prospérités et la puissance de cet empire, et l'élèvent à un si haut rang parmi les nations.

§ 5. *Royaume de Belgique.*

La Belgique est l'État qui a fait les plus grands sacrifices pour assurer les entreprises de chemins de fer, et cependant ce royaume est loin d'en avoir créé une aussi grande étendue relative que l'Angleterre, et surtout que les États-Unis, et ne tardera pas à souffrir du système adopté.

Le gouvernement belge n'est parvenu à exécuter rapidement les chemins de fer qu'en instituant une administration nouvelle et spéciale, qu'en improvisant des ingénieurs, des projets, et en se confiant, pour ainsi dire, aux caprices de la fortune.

L'intervention du ministère, qu'on peut appeler malheureuse, si l'on envisage les résultats sous le rapport des plans d'ensemble, des produits financiers et de la puissance nationale, a en outre tué l'esprit d'association, a repoussé les véritables compagnies, et a enlevé au pays les prodiges qu'elles auraient enfantés.

Les associations privées, pour chemins de fer, ont été en apparence accueillies, mais elles étaient livrées à la discrétion des agents du gouvernement, partisans de leur monopole, et dès lors véritablement repoussées.

La Belgique a tout d'un jet, et en peu d'années, épuisé ses forces en travaux publics, et semble condamnée à rester longtemps stationnaire avec ses chemins de fer plus européens que belges, plus dangereux pour son avenir national que favorables aux intérêts agricoles et commerciaux des diverses provinces de ce royaume.

Si le ministère de l'époque avait adopté les propositions des minorités, d'ailleurs nombreuses et très-éclairées des chambres, la Belgique aurait maintenant plus de chemins de fer, et des chemins de fer tracés dans un but plus national; et chaque année les vingt associations concessionnaires des travaux en étendraient les avantages par des rameaux prolongés jusqu'aux mines, aux carrières et aux grandes communes peuplées et commerçantes, éloignées maintenant de plusieurs lieues des lignes principales.

Le gouvernement eût épargné aux populations des charges qui s'élèvent déjà avec les intérêts composés à plus de 125 millions.

§ 6. *Pays-Bas.*

Les Pays-Bas doivent leur existence, leur conservation, leurs richesses, leur puissance et leur gloire au génie des associations.

Le gouvernement éclairé de cette nation prudente a jugé, dans la position spéciale des Pays-Bas, coupés de canaux navigables sans nombre, que les chemins de fer étaient pour ce pays des ouvrages de luxe, et plus tard que ce luxe devenait nécessaire ; elle s'est instruite de l'expérience acquise à grands frais ailleurs, et s'est garantie des fautes commises dans les autres États entraînés par l'enivrement de la nouveauté.

Il a suffi au souverain de convier les associations aux entreprises de chemins de fer pour que ce royaume ait bientôt réalisé le réseau le plus national qu'on pouvait concevoir.

Déjà le roi des Pays-Bas a autorisé des chemins de fer d'une étendue relative plus grande qu'en Allemagne, et avant deux ans les travaux seront achevés et les chemins de fer en exploitation.

C'est toujours dans les Pays-Bas que nous irons puiser les meilleurs exemples des associations ; et telle est notre confiance dans les destinées de la France et des Pays-Bas, que nous avons l'espoir de l'extension des deux royaumes sur le Rhin, d'une libre et exclusive navigation pour les deux nations, et entre elles, de plusieurs communications internationales par chemins de fer, et enfin d'une intime union destinée à assurer l'indépendance des mers.

Une ligne franco-batave de chemins de fer d'Arnheim, Wesel, Dusseldorf, Cologne, Coblentz, Trèves, Luxembourg, Verdun, Châlons et Paris, serait très-favorable aux relations commerciales et aux opérations militaires défensives des deux nations maritimes.

§ 7. *Allemagne.*

Tous les chemins de fer achevés, en activité et productifs d'Allemagne, ont été exécutés par des compagnies.

Mais les compagnies ne peuvent exister que par la volonté absolue des souverains ; elles n'ont point à se fonder sur des précédents, sur des lois, pour demander, comme un droit, une organisation et la concession des travaux. Les ministres les accueillent ou les repoussent selon leur bon plaisir ; ainsi tant vaut le gouvernement d'un État, tant vaut le pays par les améliorations nouvelles.

Les souverains d'Allemagne, il faut le reconnaître, sont paternels et promoteurs des progrès et des améliorations ; et c'est à leur instigation, et par leur concours financier généralement accordé, que les compagnies de chemins de fer ont été instituées et ont réussi dans leurs entreprises.

On abuse la France pour la jeter dans un système déplorable et ruineux, lorsqu'on soutient que les gouvernements d'Allemagne entreprennent eux-mêmes, et aux frais du trésor, la plupart des chemins de fer.

Le gouvernement de Bade, on l'a dit, est le seul qui exécute lui-même une ligne de chemins de fer.

L'Allemagne a, comme la France, et à l'exemple de la Belgique, des ministres qui, sans avoir étudié les chemins de fer, sans en connaître les détails d'exécution, tracent sur le papier de vastes projets de cent à deux cent lieues de longueur, de cent à deux cent millions de dépenses ; s'enthousiasment à la vue de belles lignes rouges sur les cartes ; et se persuadent qu'ils disposeront des trésors, de la paix, et d'un assez long règne ministériel pour acquérir, sans quitter leurs cabinets, plus de renommée que les plus célèbres ingénieurs, plus de gloire que les grands conquérants qui furent tous impuissants à finir les grands canaux entrepris avec leurs armées et leurs peuples asservis.

§ 8. *Chemins de fer en France.*

On ne peut se défendre d'une profonde et pénible impression, en constatant l'état rétrograde de la France sous le rapport des chemins de fer, et surtout en découvrant les causes mystérieuses qui en empêchent l'exécution. La probabilité de l'insuccès dans la lutte contre les obstacles jusqu'ici invincibles ne dispense pas de remplir un devoir.

Depuis vingt ans les populations essayent en vain de s'associer, de pro-

poser des améliorations importantes, et de se dévouer au développement des propriétés nationales; les mille liens de la centralisation administrative absolue l'enveloppent, l'enchaînent et la rendent impuissante comme une nation asservie.

A chaque lueur d'émancipation administrative, la France se réveille, et se montre capable d'admirables efforts; et toujours la centralisation vigilante amortit cet élan par la temporisation, par des illusions suivies d'une fatale réalité.

Dans aucun État, les associations ne sont plus dédaignées, et moins encouragées; le nom même en est flétri et proscrit par d'imprudentes lois.

Les compagnies peu nombreuses n'ont pu se former que sous le bon plaisir, en sollicitant un monopole; ce sont des simulacres d'association inventées ou tolérées pour repousser les véritables.

Récemment encore, en 1841, aucun pays ne présenta ce grand spectacle qu'a donné la France, dont les populations intelligentes et généreuses de beaucoup de départements, offraient leurs propriétés, leurs capitaux, leur concours, pour assurer l'exécution des grands chemins de fer, envisagés, avec raison, par elles, comme des entreprises nationales et glorieuses.

Les départements qui ont eu l'espoir d'obtenir ces nouvelles voïes ont voté des subventions, en garantie d'intérêt, en prise d'actions d'une valeur considérable et suffisante pour assurer la prompte exécution, par des compagnies, des chemins de fer projetés.

Le reste de la France aurait suivi l'exemple des départements de l'est et du centre du royaume.

Les sommes données, garanties ou souscrites, se sont élevées :

Pour le chemin de fer de Paris à Châlons par Dijon, et à Strasbourg par Mulhouse, à.	28,650,000
Pour le chemin direct de Paris à Strasbourg, à. . .	25,647,000
Pour celui de Marseille au Rhône, à.	1,000,000
Pour celui d'Orléans à Nantes par Tours, à.	3,200,000
Pour celui de Paris à Chartres par Versailles, à. . .	1,200,000
Pour celui de Clermont à Riom, à	700,000
	60,397,000

Ces votes non provoqués, et comme inspirés, auraient été doublés en peu de temps, si le gouvernement avaient manifesté quelque intention de les accueillir favorablement.

Les autres contrées auraient montré le même zèle et la même générosité.

Il est donc avéré que le gouvernement tenait en main, de la volonté nationale, toutes les ressources suffisantes pour doter le pays des lignes indispensables à sa défense et au développement de ses prospérités et de sa puissance.

Qu'a fait le ministère? il a dédaigné ces immenses ressources spontanément recueillies; il a repoussé les associations seules capables de créer les nouvelles voies et de les exploiter avec intelligence et profit; il a voulu prendre la direction, l'exécution de ces entreprises, dont il a aggrandi l'étendue, les dépenses, les difficultés au delà de toutes les limites.

D'une part, il a refusé les contributions volontaires des localités traversées et favorisées par les chemins; et d'autre part il prétend faire supporter les dépenses par les populations éloignées des travaux qui n'en profiteront pas, et même qui seront ruinées par ces chemins.

Le système adopté est en tout point le renversement des principes d'économie politique, de la science et des lois fondamentales de l'État.

La législation proposée est pour ainsi dire contre les chemins de fer, contre les associations; elle produira une perturbation générale; elle présage enfin les plus grands malheurs.

Par l'influence de la nouvelle loi, la France restera dans l'état d'infériorité qui est signalé dans le tableau, et sera accablé d'impôts.

§ 9. *Résumé et conclusion du sixième mémoire.*

La loi du partage des successions en France et la loi du recrutement, divisent de plus en plus les fortunes; la perte des colonies ôte à l'exubérance de la population un moyen d'écoulement. Le nombre des habitants croissant toujours, la surface moyenne par tête diminue graduellement.

Sur 52 millions d'hectares, 35 millions seulement sont cultivables ou productifs; le reste se compose de rochers, de landes, de lacs, de rivières, de routes, etc.

Ainsi la moyenne du sol productif par tête, qui était en 1789 de un hectare et demi se trouve réduite à un hectare.

Quelque nombreux que soient les emplois publics et les fonctions libérales, les carrières se trouvent encombrées, presque fermées, et il ne reste plus de positions aux jeunes gens intelligents, laborieux, qui voudraient, par l'application des sciences et des arts, continuer l'existence sociale de leurs pères.

Dans l'armée, quoique nombreuse, l'avancement est lent pendant la paix, et les écoles militaires ne sont accessibles qu'aux enfants des grandes villes, instruits gratuitement, et à ceux des familles riches en état de payer les dépenses de pension dans les colléges royaux.

Les travaux publics entrepris par des compagnies, et particulièrement les canaux et les chemins de fer exécutés par elles, offrent seuls des débouchés indéfinis à cette classe importante de jeunes gens studieux, laborieux, la force et la gloire du pays.

On a vu par les documents recueillis, que les gouvernements de tous les pays ont été jusqu'ici impuissants à ouvrir de grands réseaux de chemins de fer, et surtout à les rendre productifs: lorsqu'ils s'en chargent, ils demandent aux classes ouvrières, par les impôts indirects consacrés à payer les dépenses, plus que les prix des travaux ne leur procurent de ressources.

Les pertes des intérêts composés par les retards, doublent les frais, et contribuent à appauvrir le pays, loin de l'enrichir par des améliorations; et à faire passer les familles des petits propriétaires, dans la classe, de plus en plus nombreuse, des prolétaires.

En exposant les avantages des chemins de fer, loin de nous la pensée de les proposer comme les améliorations les plus urgentes; leur degré d'importance est déterminé par les circonstances. Sous le rapport agricole commercial, industriel et privé, le gouvernement doit encourager les associations qui veulent ouvrir des lignes s'étendant d'une mine, d'une carrière, d'une forêt, etc., aux grands centres de consommation et aux ports. Le public profite et n'est imposé que lorsqu'il use de ces chemins taxés.

Sous le rapport politique et de la défense nationale, les lignes allant sur

les frontières et les champs de bataille, doivent être encouragées et promptement exécutées ; mais comme ces chemins seront en même temps des voies commerciales et des moyens de prospérité pour les contrées traversées, l'intervention de l'État doit se borner à accorder des subventions, des garanties d'un minimum d'intérêt et surtout un tarif élevé, d'une part pour en assurer le prompt achèvement et d'autre part pour que les dépenses ne soient pas à la charge des contrées délaissées, pauvres, dont les habitants n'en useront jamais.

Quant aux grandes lignes, allant de la Manche à la Méditerranée, de l'Océan au Rhin, appelant le transit par le bas prix des tarifs, l'épreuve de la Belgique a dissipé toutes les illusions sur les prix de constructions presque doublés, sur les produits nets réduits à 2 p. $\frac{0}{0}$, sur les transports des marchandises deux fois et demi plus chers que sur les canaux et quatre fois plus chers que sur les rivières navigables ; sur les transits presque nuls.

Les grandes lignes de chemins de fer ne peuvent donc être des voies commerciales, internationales utiles, qu'à la condition de ne pas mettre les frais de transport des marchandises à la charge des contribuables, et de ne pas rendre ainsi les transits préjudiciables et souvent ruineux pour pulations.

En Belgique, les chemins de fer proposés comme moyen de dégrèvement de l'impôt, ont occasionné une augmentation de dépenses publiques de 125 millions, et depuis leur achèvement et leur exploitation, toutes les branches d'industrie sont en souffrance par les causes indiquées précédemment.

En France, où 37,000 communes ou hameaux, sur 40,000, manquent de chemins vicinaux praticables la moitié de l'année, les grandes lignes de chemins de fer exécutées par l'État, avec des impôts publics, sont des entreprises prématurées et même désastreuses, parce qu'elles rendront le pays stationnaire et sur beaucoup de points rétrograde.

Dans l'ordre logique et légal, on doit laisser aux communes, les ressources nécessaires à la réparation de leurs chemins vicinaux ; assurer en même temps la canalisation et l'endiguement des rivières ; encourager l'exécution des chemins de fer par des compagnies, en ne leur accordant que les subventions compensant les monopoles et les charges qu'elles ont

à supporter, et par les bénéfices directs que le trésor doit retirer des travaux réellement utiles.

Nous admettons surtout des réseaux particuliers rayonnant autour des grandes villes de commerce, et payés en très-grande partie par des associations composées des plus riches habitans de ces cités.

Si, d'une part, les grandes lignes exécutées par l'État, avec un accroissement d'impôts, doivent entraîner les plus fatales conséquences; des entreprises de chemins de fer concédées à des compagnies contribuent à enrichir les populations et à les éclairer sur les questions importantes des travaux publics, et à former des administrateurs.

Tout le monde reconnaît que le voyageur, qu'on transporte sans fatigue à 8 et 10 lieues par heure, doit payer les frais de voyage, c'est-à-dire la dépense de la voiture et l'intérêt du capital du chemin. Étendant la conséquence, on jugera de même que les grandes routes doivent être entretenues aux frais de ceux qui en profitent.

Par cette analogie et les déductions, on arrive enfin à reconnaître et à décider que les campagnes et les pays pauvres ne peuvent plus être accablés d'impôts qui sont exclusivement employés aux profits des villes et des pays riches, et à de grandes distances.

Nous voulons surtout rappeler que les prospérités de la France ne peuvent être assurées et développées qu'en conférant aux associations exclusivement la totalité des entreprises de travaux publics, qu'en les encourageant, les honorant, les protégeant, comme en France au 17.e siècle, et comme en Angleterre, aux États-Unis et en Allemagne.

Les compagnies encouragées font dix fois, vingt fois, trente fois plus de canaux et de chemins de fer que de puissants gouvernements; elles procurent donc beaucoup plus d'occupation et d'aisance aux classes laborieuses.

Elles appellent les plus capables, excitent l'émulation, récompensent le génie; elles élèvent les prolétaires au rang de propriétaires par la rétribution en actions des entreprises productives pour une partie des émoluments de ses agents et chefs ouvriers.

Le jeune homme employé quelques années à fabriquer et à conduire des locomotives, étudiant en même temps les sciences mécaniques, est après quatre à cinq ans, pour ainsi dire émancipé; il peut en France et dans tous

les pays du globe, où arrivent les vaisseaux à vapeur, trouver un emploi de 3 à 4,000 fr. par an ; sa fortune est donc assurée.

Cent compagnies de chemins de fer en France formeraient, par an, deux mille jeunes gens et créeraient ainsi un accroissement de revenu social de 12 milions, qui s'additionnant chaque année s'élèverait en 10 ans à 120 millions par an, réservés à une jeunesse laborieuse, maintenant inoccupée.

C'est en confiant ainsi les entreprises de chemins de fer, de canaux, de vaisseaux à vapeur à des associations que l'Angleterre s'est acquis une prospérité et une puissance extraordinaires, qui ne se sont révélées qu'aux jours d'épreuve, aux nations rivales étonnées, mais que les observateurs attentifs avaient depuis longtemps prévues et annoncées.

Depuis vingt années, l'administration de la France fait d'énergiques et malencontreux efforts pour repousser le concours des compagnies ; elle ne veut admettre que des simulacres d'associations, pour s'attribuer la direction des travaux, la distribution des fonds, et pour exercer une influence croissante sur les contrées privilégiées, et sur leurs délégués. Elle est parvenue à empêcher l'exécution des canaux, ouvrages les plus indispensables, et des lignes de chemins de fer soumissionnées par l'influence de son système désastreux. L'agriculture souffre, le commerce languit, les impôts croissent ; la France manque de ces voies nouvelles nécessaires à la défense, de milliers de mécaniciens habiles, de vaisseaux à vapeur ; enfin son intervention, ambitieuse, arbitraire, excite les rivalités, soulève les mécontentements, affaiblit la France au dedans et au dehors.

C'est par de telles fautes, et surtout par l'exagération de pouvoir de centralisation administrative excessive, qu'on a vu en cinquante ans des gouvernements de toutes dénominations, épuiser les ressources du pays, soulever les haines, lutter contre l'opinion, se suicider et tomber avec fracas, en laissant à la génération présente des malheurs irréparables, et à leurs successeurs des enseignements promptement oubliés.

La régénération de la France ne saurait être obtenue que par un changement complet de système que nous appelons de nos vœux et que la France n'obtiendra que de l'association de tous les hommes indépendants, éclairés et dévoués à sa sainte cause.

PIÈCES A L'APPUI

DU

SIXIÈME MÉMOIRE[1].

CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — SESSION DE 1842.

AMENDEMENT

PRÉSENTÉ

Sur le projet de loi relatif à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer,

PAR M. J. CORDIER,

DÉPUTÉ DU JURA.

Article premier.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, à des Compagnies exécutantes, des portions de chemins de fer, d'une étendue de quatre cents lieues, aux conditions suivantes :

(1) Nous donnons comme résumé du sixième mémoire le discours prononcé à la Chambre des députés, pour développer et justifier l'amendement que nous avions présenté, et que nous reproduisons.

Art. 2.

1° Chaque concession pourra être donnée à perpétuité, et en toute propriété incommutable.

2° Les projets et les propositions des Compagnies soumissionnaires devront être appuyés et justifiés par des souscriptions d'une valeur égale au montant total des dépenses présumées et fixées, par approximation, à 300,000 fr. par kilomètre, taux moyen, le matériel y compris.

3° Les actions émises par les Compagnies seront toutes nominales, et la liste des actionnaires sera annexée à l'ordonnance de concession.

4° Chaque entreprise devra être achevée dans un délai de cinq ans.

5° Chaque Compagnie concessionnaire recevra du trésor : ou une somme de cent-vingt mille fr. (1) par kilomètre, à titre de subvention gratuite, à payer par douzièmes égaux en douze ans, sans intérêts, à dater de l'ordonnance de concession; ou une garantie d'intérêts de 4 et demi pour $\frac{0}{0}$, pendant trente-sept ans, à dater de l'ouverture de chaque section d'au moins deux lieues de longueur; la dépense totale d'un chemin de fer, le matériel compris, est fixée à 300,000 fr. (2) par kilomètre pour le règlement de la garantie de l'intérêt.

6° Les tarifs seront réglés conformément aux tarifs déterminés par les lois de concessions antérieures, les plus élevés.

7° Les Compagnies de chemins de fer sont affranchies de toutes taxes locales et publiques, et particulièrement du dixième du prix des transports des personnes.

8° Les Compagnies seront autorisées à recevoir les allocations offertes à

(1) Les 400 lieues ou 1,600 kilomètres, concédés à des compagnies avec subvention de 120,000 fr. par kilomètre, coûteraient au trésor 192 millions, ce qui revient par an et pendant 12 ans à 16 millions.

800 lieues, ainsi exécutées, coûteraient par an et pendant 12 ans 32 millions.

(2) Dans le cas de la garantie de 4 et demi pour 100 d'intérêt par an, la dépense totale de 400 lieues, ou de 1,600 kilomètres, à 300,000 fr. par kilomètre serait de 480 millions; l'intérêt à 4 et demi pour 100 à payer par an et pendant 37 ans, serait de 21 millions 6 dixièmes.

En supposant que les chemins ne rendent, terme moyen, que 2 pour 100, la subvention annuelle du trésor, et pendant 37 ans, serait de 12 millions; 800 lieues ainsi concédées coûteraient par an et pendant 37 ans 24 millions.

titre de dons gratuits, ou les souscriptions d'actions faites par les conseils généraux de département et par les conseils municipaux.

Art. 3.

Les projets de concession de chemins de fer soumissionnés par des Compagnies, devront être présentés par le Ministère à l'approbation des Chambres.

Art. 4.

Il sera nommé, par le Ministre des travaux publics, une Commission de quinze membres chargée de préparer les cahiers des charges, les projets de loi et de règlement de concession, après vérification des pièces complètes fournies par les Compagnies soumissionnaires : cette Commission fera partie du conseil d'État, et se nommera section des travaux publics.

Les membres de ce comité seront choisis, la moitié parmi les inspecteurs et ingénieurs en chef des ponts et chaussées en retraite, en disponibilité ou en activité, et l'autre moitié parmi les officiers ou anciens officiers d'artillerie, du génie, de la marine, et dans les corps des ingénieurs des mines et des constructeurs de vaisseaux.

Les membres du comité des travaux publics ayant le titre et les appointements de conseillers d'État ne pourront exercer aucune autre fonction publique rétribuée.

Art. 5.

Tout projet de concession de chemins de fer devra être soumis préalablement à la section des travaux publics et au conseil d'État, toutes les sections réunies, avant d'être soumis aux Chambres.

DISCOURS DE M. J. CORDIER,

DÉPUTÉ DU JURA,

Prononcé dans la discussion du projet de loi relatif à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer.

Séance du 28 avril 1842.

Motifs à l'appui de l'amendement.

MESSIEURS,

Le concours des compagnies que je propose n'est point une innovation hasardée; il a reçu l'épreuve des siècles, la sanction des États bien réglés qu'il a rendus florissants, et les suffrages de nos plus illustres législateurs; il est écrit dans la loi en discussion.

Le système d'association pour l'exécution des travaux publics, d'origine française, date du règne de Henri IV, et a doté le royaume de ses plus beaux monuments productifs.

L'assemblée nationale, et, depuis trente ans, divers ministères, des commissions des chambres, les chambres elles-mêmes, ont manifesté le vœu ou la volonté de confier l'exécution des travaux publics à des associations, et de les convier, par des encouragements et par la protection nationale, à se charger de ces entreprises.

L'honorable M. le comte Duchâtel, comme député, a toujours défendu les saines doctrines en économie politique; il a fait plus, comme ministre, il est parvenu à les faire prévaloir par d'heureuses applications; malgré des obstacles jusqu'alors et depuis insurmontables, il a montré, pour y

parvenir, une haute sagacité, et une ferme volonté, plus rare encore que le talent.

L'honorable M. Dufaure, comme rapporteur de la commission chargée de l'examen du projet de loi sur le chemin de fer de Lyon à Marseille, a développé, avec sa remarquable lucidité et ses connaissances approfondies, les avantages, dans certain cas, de l'intervention des compagnies et de la garantie d'un *minimum* d'intérêt.

L'honorable M. Teste, comme ministre des travaux publics, en proposant de venir en aide aux compagnies, a montré ses prédilections pour le système de leur intervention, et il lui serait facile, comme savant jurisconsulte, de le faire prévaloir.

Plusieurs autres membres du cabinet, et presque tous les députés qui ont étudié ces questions, soit dans l'administration des compagnies qu'ils dirigent, soit en visitant les immenses entreprises étrangères dues à leur concours, ont été unanimes à reconnaître l'utilité de leur intervention, la nécessité d'une subvention ou d'une garantie d'intérêt, et l'obligation de lever les difficultés administratives qui éloignent ou compromettent les associations.

Enfin, en remontant à 1827, une commission spéciale, composée en partie des principaux hommes d'État de l'époque, s'est prononcée en faveur de l'exécution des travaux publics par des compagnies.

Malgré les talents et les efforts de plusieurs ministres et des publicistes, et après de laborieuses discussions, pendant six ans, la législation des compagnies est encore à créer, des travaux indispensables sont ajournés; le pays qui les réclame attend une décision avec anxiété.

Trois systèmes ont été en usage pour l'exécution des travaux publics.

1° Les États absolus, qui n'offrent ni sécurité ni garantie, et n'ont pas de crédit, sont forcés de les entreprendre par corvées ou par des impôts, et de faire supporter toutes les charges par la génération présente, qu'elles épuisent et mécontentent. C'est ainsi que les canaux de la Chine et de l'Égypte furent ouverts, ou que les monuments de luxe ou improductifs des temps anciens et modernes ont été construits.

2° Les gouvernements libres et bien réglés, inspirant toute confiance dans leurs engagements, n'ordonnent que des ouvrages productifs, et les

concèdent presque exclusivement, et à perpétuité, à des compagnies; elles s'en chargent à leurs frais et périls, ne demandent aux populations que l'acquittement des frais annuels et des intérêts des capitaux avancés, et en font répartir le remboursement sur les générations successives.

3° Le système mixte participe d'autant plus aux inconvénients du premier et aux avantages du second, qu'il est plus rapproché de l'un ou de l'autre des deux systèmes absolus.

Quoique les enseignements de l'histoire aient résolu les doutes sur les divers modes d'exécution des travaux par des résultats mémorables et contraires, soit par le bouleversement des empires, soit par une prospérité et une puissance extraordinaires, il paraît nécessaire de les comparer sous les divers rapports.

COMPARAISON DES DEUX SYSTÈMES ABSOLUS POUR L'EXÉCUTION DES CHEMINS DE FER.

Direction des travaux et durée de leur exécution.

Une compagnie, concessionnaire à perpétuité, choisit les ingénieurs les plus renommés, les administrateurs les plus éclairés, qui tous se vouent au succès de l'entreprise.

Les projets de détail sont promptement dressés, immédiatement examinés et approuvés, aussitôt entrepris et rapidement achevés. L'ingénieur investi de la confiance et de toute l'autorité de l'association, modifie ses plans selon le terrain, les perfectionne sans contrôle ni retard, et sait adopter, de préférence, les plans et les matériaux les moins chers.

Disposant, dès le début, de rails, de machines, il économise les frais de transport, le nombre des ouvriers et le temps de l'exécution.

En trois ou quatre ans, une compagnie achève une grande ligne de chemin de fer, la met en exploitation, et la rend productive pour les actionnaires et pour les populations, dont les intérêts sont presque toujours solidaires.

L'administration d'un grand État, chargée, aux frais du trésor, de

l'exécution d'un grand ouvrage, prétend, à cinquante lieues, à cent lieues de distance, tout réglementer et décider. Elle donne la direction des travaux, à la fois à plusieurs ingénieurs de divers grades, dont les propositions différentes, pour un même projet, partagent l'avis du conseil, et provoquent de longs débats : de là des retards et des pertes incalculables.

Les ingénieurs de l'administration, n'ayant pas le droit de modifier, de perfectionner leurs propres projets, sont presque réduits au métier de conducteurs, et se trouvent d'ailleurs sous les ordres d'administrateurs étrangers à leur spécialité, et hors d'état de distinguer les plans et les élévations d'un projet, et de donner des avis motivés.

Par ces diverses causes, et par la fréquente suspension des allocations, les travaux par l'État deviennent presque interminables. Il a fallu plus d'un demi-siècle pour rendre navigables la plupart des canaux exécutés par l'administration, et particulièrement ceux de Bourgogne et de Picardie.

Différences dans les dépenses.

Un chemin de fer de trente lieues, évalué 37 millions, exécuté en trois ou quatre ans par une compagnie, lui coûtera 40 millions, y compris les intérêts; et même les premières sections ouvertes seront déjà productives la troisième année.

La dépense du même chemin entrepris par l'État, d'après les mêmes projets, mais terminé seulement en trente-sept ans, à raison de 1 million par an, s'élèvera, avec les intérêts composés à 5 p. o/o, à la somme de 100 millions. La différence est donc de 60 millions. Ce n'est pas tout encore : à cette somme il faut ajouter les excédants de dépense pour travaux en pierre de taille ou en bois à reconstruire avant la jouissance, et, de plus, tous les frais d'administration pendant cette longue période.

On peut conclure de tous les faits avérés, que les travaux exécutés par l'État coûtent deux et trois fois plus que ceux des compagnies concessionnaires, et restent improductifs.

Influence contraire des deux systèmes sur l'avenir de la jeunesse intelligente et laborieuse.

Cent mille jeunes gens appartenant à des familles ruinées par des révolutions, par le fractionnement rapide des patrimoines ou par la mort prématurée de leurs pères, fonctionnaires civils ou militaires, voient devant eux toutes les carrières encombrées et fermées, et sont dans l'impuissance de se procurer par le travail la continuation de leur existence sociale.

Des compagnies nombreuses, concessionnaires de grandes entreprises, donneraient à cette jeunesse intelligente des emplois honorables et lucratifs. Les associations ouvrent au zèle et au génie un vaste champ pour s'exercer. Par des encouragements offerts, de simples ouvriers, comme les Watt, les Bradley, les Rémiée, les Stephenson, etc., deviennent de célèbres ingénieurs, et lèguent chacun à leurs enfants 1 million de rentes, et à leur patrie d'immenses travaux productifs qui assurent ses prospérités et étendent sa puissance.

Les jeunes gens attachés aux travaux des compagnies à divers titres sont récompensés de leurs services par des actions de ces entreprises, et deviennent propriétaires et intéressés à l'ordre et à la prospérité du pays.

D'autres, en grand nombre, sont, après quelques années, d'habiles mécaniciens, et peuvent être employés à construire, réparer et à conduire les vaisseaux de guerre à vapeur.

Cette classe, bien dirigée, est la force et la gloire des armées et du pays, et, à l'aide des grandes compagnies exécutantes, elle est arrachée à la servitude de l'ignorance et aux dangers de la misère.

Influence des deux systèmes sur l'avenir des ingénieurs des ponts et chaussées.

Partout au dehors, en Russie, en Amérique, en Suisse, en Italie, en Allemagne, on remarque de mémorables travaux projetés et exécutés par des ingénieurs français, livrés à leur génie, hors des entraves de l'administration.

En France, au contraire, les ouvrages entrepris par l'État appartiennent à tous les ingénieurs, et ne donnent de célébrité à aucun.

Cinq cents ingénieurs d'un rare mérite, transformés, on l'a dit, pour ainsi dire, en conducteurs, changent de résidence comme des officiers de garnison, le *Moniteur* l'atteste, et, par ces mutations, perdent et font perdre au pays le fruit de l'expérience acquise dans les contrées qu'ils habitaient.

Maintenant, des hommes de génie comme Vauban, Riquet et Brunel n'obtiendraient pas le titre d'ingénieurs et d'officiers du génie.

L'ingénieur d'une véritable compagnie est incorporé à l'association ; il se rend célèbre par le succès des entreprises ; son nom est impérissable comme elles.

Les ingénieurs des ponts et chaussées ont tout à attendre d'un changement de système et de l'intervention des compagnies qu'ils sauraient créer et rendre fécondes en grands résultats.

Comparaison des deux systèmes sous le rapport de l'économie politique.

D'après un principe fondamental d'économie politique, consacré implicitement par la Charte, les chemins et les canaux doivent être payés par ceux qui en profitent, ce qui revient presque à dire qu'ils doivent être exécutés par des compagnies chargées de faire les avances et de retirer des intérêts par des droits déterminés.

Sous l'empire de cette législation on n'entreprend que des ouvrages utiles et productifs, et on ne leur donne que les dimensions déterminées par le degré de leur importance.

Lorsque le gouvernement exécute aux frais des contribuables, les travaux tombent à la charge de ceux qui n'en profitent pas; ce système d'exécution par l'État est donc contraire aux doctrines économiques.

Comparaison de la situation des empires régis par les législations contraires de travaux publics.

Pendant le règne de Henri IV et de ses premiers successeurs, la France obtint du concours institué des associations beaucoup de canaux de na-

vigation, d'irrigation, de desséchement; elle s'éleva au premier rang des nations.

Depuis l'abandon du système et par des dépenses en travaux de luxe, ses finances ont été ruinées; elle a subi des convulsions et des révolutions.

La Hollande, par des associations, a canalisé et endigué ses fleuves, dompté l'Océan, coupé son territoire de canaux et de routes, et étendu ses conquêtes coloniales; les Pays-Bas représentent une immense famille unie intimement par les mille liens de puissantes associations.

L'Angleterre doit au génie et à la puissance des compagnies ses mille canaux et chemins de fer; à ses chemins de fer des milliers d'habiles mécaniciens; à ses mécaniciens des milliers de vaisseaux à vapeur; à ses vaisseaux à vapeur sa prépondérance sur les mers; enfin elle doit aux associations ses prospérités croissantes, ses colonies, sa puissance extraordinaire.

En France, il reste encore à endiguer ou à canaliser vingt mille lieues de fleuves, de rivières ou de torrents; il reste à rendre praticables quarante mille lieues de chemins vicinaux indipensables aux progrès de l'agriculture; il reste à établir deux mille lieues de chemin de fer; il reste surtout à construire et à équiper mille vaisseaux à vapeur, pour que le pays reprenne son premier rang parmi les nations.

Ces travaux utiles, nécessaires, ne peuvent être obtenus que par le concours des associations que les chemins de fer encourageront, instruiront et enrichiront.

Tout l'avenir va dépendre de la nouvelle décision et du choix fait entre les deux systèmes pour l'exécution des chemins de fer.

Influence contraire des deux systèmes sur l'avenir des départements en montagnes.

Le gouvernement laissant un libre champ aux associations dans toutes les localités, et offrant à chacune un égal et suffisant concours, chaque département entreprendrait les ouvrages utiles. Les anneaux de chemins de fer, exécutés isolément comme en Angleterre et en Allemagne, ne tarderaient pas à s'unir, à se souder et à former un réseau complet, produisant un ensemble plus productif.

Par cette combinaison, toutes les contrées seraient satisfaites.

L'établissement, au contraire, de grandes lignes isolées porterait sur ces voies nouvelles toute la vie commerciale du royaume, et rendrait désertes les routes parallèles, ruinant les contrées riveraines, et surtout les départements en montagnes, jusqu'ici délaissés et sacrifiés; il y aurait donc une perturbation générale.

Comparaison des deux systèmes sous le rapport de la science mécanique.

Chaque compagnie concessionnaire exécute son entreprise, en profitant des découvertes constatées; une autre compagnie fait de nouvelles tentatives; il y a entre elles concurrence, et en définitive une marche progressive.

L'État entreprenant à la fois 800 lieues de chemins de fer sur des points divers, d'après un même modèle, se trouverait dans l'impossibilité de profiter des inventions probables et presque certaines.

En vingt-cinq ans, les chemins de fer, pour le transport des personnes, avec une grande vitesse, considérés d'abord comme des rêves, sont devenus usuels, et ont été complétement changés par des perfectionnements successifs.

Les ingénieurs de tous les pays se préoccupant de la pensée d'améliorer les voies de fer et les locomotives, on ne peut douter de leur succès.

Il y aurait témérité à renoncer au bénéfice des découvertes mécaniques. Il faut donc n'entreprendre que successivement les diverses lignes.

Influence contraire des deux systèmes sur les Chambres.

Lorsque les entreprises sont concédées à de véritables associations locales, chaque projet accompagné de plans, de mémoires, de listes de souscriptions, est soumis à l'investigation des Chambres.

L'examen scrupuleux des propositions devient l'occupation journalière la plus importante du parlement; il accorde ou ajourne, mais ne rejette jamais irrévocablement, parce que la faculté d'ouvrir un chemin, un ca-

nal, est considérée comme un droit inhérent aux propriétés et aux populations de la contrée.

Tout change par l'intervention directe et absolue de l'administration.

Le gouvernement se réservant la dispensation exclusive des tracés, des projets et des millions, les députés sont invités à se concerter, à se coaliser et à solliciter pour obtenir une plus large part de la munificence de l'administration.

Dans cette lutte, les délégués des quarante grandes villes, en possession de tous les monopoles, ayant la majorité numérique dans la Chambre, obtiennent encore le monopole des travaux et les avantages exclusifs de l'association nationale.

Les délégués des départements en montagnes, éloignés, délaissés, et les moins riches, étant moins nombreux et moins unis, en sont pour l'ennui des démarches et pour l'habitude de l'insuccès.

Chaque année, 30 à 40 millions devant être éparpillés sur huit cents lieues, le spectacle des réunions, des sollicitations de députés se reproduirait avec plus d'éclat et de dangers.

Ainsi, les députés et le pays seraient dans la dépendance de l'administration; ce système dissoudrait, pour ainsi dire, le gouvernement représentatif; du moins il l'affecterait et le compromettrait profondément.

Cette seule considération devrait déterminer la modification de la loi.

Système mixte, ou du concours de l'État et des compagnies.

L'État profite d'un travail productif, exécuté par une compagnie à ses frais et périls, directement par l'accroissement des impôts et par les économies obtenues sur les divers services publics; indirectement par l'extension de la prospérité générale : il doit donc intervenir dans les dépenses, comme partie intéressée, et en raison des avantages obtenus.

Ainsi une subvention ou une garantie d'intérêt est complétement justifiée.

D'ailleurs ces ouvrages étant indispensables pour assurer la défense et conserver la situation prospère de l'agriculture et du commerce, c'est une nécessité de déterminer l'exécution des ouvrages par des encouragements suffisants.

Le principe du concours de l'État et des localités est consacré par le projet de loi et doit être maintenu.

Mais le Gouvernement propose de ne faire intervenir les compagnies qu'après l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art; cette disposition engendrerait les inconvénients et les dangers que nous avons signalés.

« D'abord, il est indispensable que les fournitures des rails, des supports, des machines soient faites même avant de commencer les travaux, afin de s'en servir pour le transport des terres et des matériaux. La proposition sans modification n'est donc pas admissible. »

D'ailleurs, le gouvernement en choisissant les tracés, en mettant les terrassements et autres ouvrages au compte des contribuables, fait payer les entreprises par ceux qui n'en profitent pas, il rentre dans le système absolu de l'exécution des travaux par l'État; nous avons exposé les conséquences de son intervention.

CONCLUSIONS.

Je me résume : la France est unanime pour demander des chemins de fer utiles et productifs, dans un court délai, avec le moins de dépenses, en se conformant aux règles de la justice distributive.

Le choix est à faire entre plusieurs systèmes.

Par le concours des véritables associations, avec des concessions à perpétuité, des cahiers des charges protecteurs, une subvention annuelle de 32 millions pendant douze ans, ou une garantie d'intérêt au plus de 24 millions pendant trente-sept ans, tous les capitaux nécessaires seraient recueillis; des chemins de fer de huit cents lieues seraient achevées, mis en exploitation avant cinq ans, et produiraient au trésor plus que la subvention annuelle, par l'accroissement des impôts et par l'économie des dépenses dans les services publics.

Un vaste champ serait ouvert à une jeunesse intelligente et laborieuse et à ses découvertes utiles.

L'intervention absolue de l'administration produit des résultats différents; elle empêche tout ce qu'elle ne fait pas : elle réserve les ressources

financières et les grands travaux aux principales villes, aux contrées les plus riches, au détriment des plus pauvres.

Par le choix des tracés, elle jette la perturbation dans le pays, et mécontente les populations déshéritées.

Mais le projet de loi renferme le principe fécond du concours des compagnies : je viens appuyer cette proposition, et demander que ce concours soit plus étendu, plus complet, pour être plus efficace.

Je demande que les attributions du gouvernement, par motifs d'urgence et pour l'année 1842 seulement, soient plus étendues; qu'il ait la puissance d'instituer de véritables associations et de les mettre à l'œuvre sans délai; qu'il leur garantisse une subvention ou un *minimum* d'intérêt pour assurer le succès de leurs entreprises.

Telle a été la législation de haute sagesse instituée par Henri IV, suivie par ses premiers successeurs, perfectionnée et généralisée en Angleterre, dans les Pays-Bas et aux États-Unis, et qui a enfanté partout des prodiges.

L'autorité de Sully, de Colbert, justifie la proposition, et doit, plus tôt ou plus tard, en assurer le succès.

(Extrait du *Moniteur universel*, du 29 avril 1842.)

SEPTIÈME MÉMOIRE

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

SEPTIÈME MÉMOIRE

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

PROJETS DES CANAUX DE JONCTION DE LA MER ROUGE A LA MÉDITERRANÉE ET DES BARRAGES DU NIL.

« Le canal de communication entre la mer Rouge et la Méditerranée mériterait la première place, si les efforts du génie en faveur de l'utilité publique étaient secondés par les générations destinées à en jouir, et si les fondements du bien social pouvaient acquérir la même solidité que les préjugés qui tendent à le détruire.

» La position la plus heureuse aurait dicté des lois immuables, et le canal de la mer Rouge eût été constamment la base du droit public des nations. »

(M. DE TOTT, *Mémoires sur les Turcs.*)

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

L'Orient, ce premier berceau de la civilisation et des religions, fixe de nouveau l'attention du monde et semble destiné à une nouvelle régénération.

Ce n'est plus, comme aux temps fabuleux, héroïques et chevaleresques, un sentiment pieux, ou l'espoir de la gloire qui appelle en Syrie et en

Égypte, à la conquête d'un tombeau sacré et d'antiques monuments, les plus grands guerriers, et l'élite de la chrétienté.

Des intérêts de commerce plus ardents encore que la passion de la renommée, ont troublé la paix des saints lieux, et menacent d'étendre la servitude des Indes jusqu'aux rives de la Méditerranée. La barbarie avance comme un fléau, par les guerres intestines, et établit sa domination sur les contrées désolées et désertes.

Mais les nations civilisées veillent à la protection et à l'émancipation de l'Orient ; la France surtout, la première à remplir cette noble mission, saura défendre l'indépendance de la Syrie et de l'Égypte ; elle serait d'ailleurs compromise dans son commerce et son avenir, si ces contrées tombaient au pouvoir d'une puissance rivale.

L'Égypte, située entre la mer Rouge et la Méditerranée, entre les déserts d'Afrique et d'Arabie, devait être par sa position la grande route commerciale des Indes et de l'Europe, et aussi l'entrepôt des marchandises d'Orient et d'Occident, en raison des difficultés du passage.

Dès la plus haute antiquité, et jusqu'à la découverte du cap de Bonne-Espérance, les marchandises des Indes furent transportées par la mer Rouge et par caravane, dans la haute Égypte, sur les bords du Nil, où elles étaient embarquées pour les ports de la Méditerranée.

Cette contrée à été aussi dotée d'un puissant élément de fécondité et de richesse. Le Nil, la providence de l'Égypte, pendant ses crues annuelles déborde, et rend éminemment fertiles les terres qu'il recouvre, et ses bras navigables ouvrent des communications faciles entre les diverses contrées de l'isthme de Suez.

Les hommes multipliant en raison de l'abondance de la nourriture, l'Egypte, sous un heureux ciel, riche sans travail en récoltes abondantes, a été le pays le premier habité par une population sédentaire et agricole, et bientôt après très-nombreuse.

La civilisation et l'industrie croissant avec l'agglomération des habitants les Égyptiens étendirent la sphère des inondations du Nil ; ils ouvrirent des canaux d'irrigation et conquirent, sur les déserts, de vastes domaines que les eaux du Nil dérivées ou élevées par des machines rendaient féconds. L'agriculture, ne demandant que le travail d'un vingtième au plus des ha-

bitants qu'elle pouvait nourrir, le reste de la population se livrait au commerce, aux arts, aux sciences, et dès les temps de la plus haute antiquité, l'Égypte avait des fabriques diverses, des lettrés, des savants, et surtout des institutions qui ont rendu ce peuple puissant et célèbre.

Mais du sein des prospérités et des richesses naissent la corruption, la puissance absolue des souverains, leur ambition, des entreprises fastueuses et gigantesques, des expéditions aventureuses, des conquêtes, et par réciprocité des invasions, la ruine des peuples et leur servitude.

Il semblerait que, dans l'ordre providentiel, chaque nation a comme l'homme ses quatre âges mais séculaires, la faiblesse de l'enfance, l'ardeur et la vigueur de la jeunesse, l'éclat de l'âge mûr, et la décrépitude de la vieillesse, suivie d'une longue agonie et d'une résurrection incertaine.

Déjà la nation égyptienne terminait sa brillante carrière; elle s'éteignait dans les misères de la servitude par le luxe de ses travaux gigantesques, lorsque la Chine, qui avait reçu de l'Égypte, avec ses premiers rois, des exemples de navigation, de civilisation; lorsque la Grèce et d'autres États voisins, qui lui avaient emprunté ses belles institutions, commençaient à fleurir. L'antique Égypte a fini, en léguant à l'étonnement des générations, des monuments éternels; et, comme enseignements, l'histoire, les souvenirs des désastres que ces pyramides prodigieuses ont entraînés pendant et depuis l'époque de leur construction. Le peuple, épuisé, décimé, a subi l'invasion des conquérants d'Arabie, d'Asie et d'Europe, et semble condamné au joug perpétuel de l'étranger; Athènes, à l'exemple de l'Égypte, a de même provoqué des guerres civiles, et causé sa ruine et celle de la Grèce, en élevant des monuments fastueux, admirés par les artistes, déplorés par les philosophes.

Quoique le cadre que nous avons choisi soit restreint à la recherche des meilleurs projets du canal des deux mers et des barrages du Nil, et à l'examen de l'influence de ces ouvrages sur les prospérités du commerce général, nous ne pouvons nous dispenser de rappeler les conjectures sur les anciens travaux de navigation en Égypte.

CHAPITRE PREMIER.

§ 1. *Des anciens canaux de navigation de l'Égypte.*

L'isthme de Suez, de soixante lieues de largeur moyenne, mesurée de Suez à Damiette, est le Delta du Nil, formé de ses alluvions; le sol, sous un ciel brûlant, a la stérilité des sables du désert, partout où les inondations du Nil ne peuvent l'atteindre.

Dans cette vaste étendue il n'existe ni rivières, ni sources d'eau douce; les fontaines artésiennes qu'on établirait ne donneraient que des eaux saumâtres, hors du champ de l'inondation du Nil, parce que la mer Rouge, plus élevée que la Méditerranée, alimente d'eau salée les couches souterraines du Delta.

Dans la haute et la moyenne Égypte, du Caire aux cataractes, le fleuve, encaissé, a été saigné par des canaux qui fertilisent son bassin, et les beaux travaux entrepris pour les irrigations des terres riveraines, sont entretenus avec vigilance et remplissent leur destination.

A partir du Caire, le Nil, non endigué, et d'une pente plus rapide dans les temps de crue, avait été divisé en sept branches au-dessous du Caire, et embrasse l'ensemble de l'isthme par des dérivations; mais, avec le temps, la plupart des canaux artificiels se sont envasés, et le sol est rentré dans le domaine des déserts, ou est reconquis par les lacs salés des bords de la Méditerranée, également infertiles.

Sur les anciens canaux égyptiens, on n'avait entrepris que des barrages pleins pour détourner les eaux, ou des écluses simples pour les retenir. Les écluses à sas étaient inconnues; aussi, malgré la grandeur des ouvrages exécutés afin d'étendre le champ des inondations, le système de navigation et d'irrigation dans la basse Égypte a toujours été incomplet.

§ 2. *Les premiers ouvrages sur le Nil, sont-ils d'une date antérieure, contemporaine ou postérieure à celle des travaux des Pyramides?*

La construction de la grande pyramide ayant employé pendant trente ans cent mille hommes, renouvelés tous les trois mois, et d'autres ouvrages entrepris en même temps, exigeant beaucoup d'ouvriers, l'Égypte, alors, devait être très-peuplée et très-fertile; ce qui suppose que les canaux de dérivations avaient été construits antérieurement pour féconder une plus grande étendue de terrains, et produire la nourriture nécessaire à une population très-nombreuse.

Telle est, d'ailleurs, la marche progressive des peuples. Ils ne se livrent d'abord qu'à des travaux utiles qui les rendent riches et puissants, et ne sont condamnés à élever des monuments de luxe qu'aux temps de la corruption, de la décadence et de la servitude.

A chaque époque de régénération de l'Égypte, sous les princes successeurs de Cyrus, d'Alexandre et de César, les anciens canaux ont été recreusés, les villes sur leurs rives rebâties; mais l'Égypte agricole, gouvernée par des souverains étrangers, en pays conquis, ne s'éleva plus à l'état florissant des premières dynasties nationales.

D'après le nombre et l'immensité des monuments fastueux de l'Égypte, on doit supposer qu'ils ont été les dernières entreprises d'un grand peuple, et que le pays épuisé et ruiné par les ouvrages de luxe, a été dans l'impuissance d'étendre et d'entretenir les travaux productifs, les premières sources de ses richesses et de sa grandeur.

Les ruines de tant de villes célèbres en disent plus que les historiens enthousiastes des Ptolémées et des Césars, qui se montrèrent plus occupés de signaler leurs règnes par de nouveaux monuments, que de rendre aux populations leurs anciennes franchises, et par elles leurs prospérités.

§ 3. *De l'ancien canal de la mer Rouge au Caire et à la Méditerranée.*

Les historiens anciens qui ont publié des renseignements différents sur l'entreprise de ce canal peuvent se concilier, si on admet, selon les pro-

babilités, qu'elle a été souvent reprise et abandonnée. Nous rappellerons d'abord et discuterons leurs opinions sur les questions suivantes posées et controversés par les écrivains et par les ingénieurs depuis 2290 ans.

Le canal de la mer Rouge a-t-il été ouvert à la navigation ?

Dans le cas de l'affirmative, le canal était-il alimenté par la mer Rouge ou par le Nil ?

La mer Rouge est-elle plus élevée que la Méditerranée, et comment expliquer cette sur-élévation ?

La mobilité des sables du désert, oppose-t-elle un obstacle insurmontable à l'exécution et à la conservation d'un canal navigable ?

§ 4. *Opinions des anciens historiens et remarques sur leurs conjectures.*

Hérodote (né en 484, mort en 412, qui écrivait 442 ans avant J.-C.), attribue à *Nécos* ou *Nécas*, roi d'Égypte (qui a régné de 616 à 600 avant J.-C.), l'entreprise de ce grand canal ; « Darius, fils d'Hystaspe, roi d'Égypte et empereur des Perses (qui a régné de 522 à 486), le fit continuer.

» Ce canal a de longueur quatre journées de navigation, et assez de largeur pour que deux trirèmes puissent y voguer de front. L'eau dont il est rempli vient du Nil, et y entre un peu au-dessus de Babastries : ce canal aboutit à la mer Érythrée, ville d'Arabie.

» On commença à creuser le canal dans cette partie de la plaine d'Égypte qui est du côté de l'Arabie ; la montagne qui s'étend vers Memphis lui est contiguë. Il commence donc au pied de la montagne, va d'abord pendant un long espace d'Occident en Orient ; il passe ensuite par les ouvertures de cette montagne, et se porte au midi dans le golfe d'Arabie.

» Sous le règne de Nécos, cent vingt mille hommes périrent en creusant ce canal ; ce prince fit discontinuer l'ouvrage, sur la réponse de l'oracle qui l'avertit qu'il travaillait pour le barbare. »

Remarques. Hérodote lut publiquement en 442 (avant J.-C.), son histoire à Athènes, qui avait de fréquentes relations avec l'Égypte ; il eut

pour auditeurs Thucydide et les plus grands hommes de la Grèce; on peut donc considérer comme avérés les faits presque contemporains recueillis par Hérodote dans un pays voisin qu'il avait visité, et soumis par lui à l'épreuve de l'opinion publique fort éclairée d'Athènes et de la Grèce.

Le témoignage d'Hérodote, considéré comme authentique, ne détruit pas les conjectures des historiens postérieurs, qui en admettant comme avéré le jugement du père de l'histoire, ont prétendu que le canal fut commencé, les uns par les rois de l'Égypte Aménophis I^er^ (contemporain d'Abraham), roi de la dix-huitième dynastie (a régné de 1916 à 1896 avant J.-C.), et les autres par Sésostris, de la dix-neuvième dynastie, contemporain de Joseph, (et qui a régné de 1722 à 1663), et que Nécos et Darius reprirent les travaux entrepris par leurs prédécesseurs, treize siècles ou onze siècles avant le règne de Nécos.

L'obscurité, dans la nuit des temps, sur les époques et les détails des travaux du canal de jonction des deux mers s'explique facilement : la ligne de ce canal traverse des déserts sur une étendue de trente lieues; les caravanes nombreuses du Caire à Suez et en Arabie, du Caire à Péluse et en Syrie, ne traversent pas la ligne du canal; et les ingénieurs français de l'expédition d'Égypte ne purent pas trouver au Caire, ville de 300,000 âmes, des habitants qui eussent visité les localités. Ils recherchèrent les vestiges du grand canal d'après les descriptions données par les anciens historiens.

Le canal du Caire aux lacs Amers avait deux destinations différentes, la première d'étendre le champ des irrigations du Nil; la seconde d'ouvrir une communication du Nil à la mer Rouge.

*Aménophis I^er^*, roi de la Basse-Égypte, qui le premier soumit toute l'Égypte et régna près de trente et un ans, fut le premier roi qui eût jusqu'alors la possibilité et la puissance d'entreprendre cette grande dérivation destinée à rendre productifs de vastes terrains, et à augmenter les moyens de prospérité et de défense de l'Égypte, surtout près des anciennes limites des deux royaumes de Thèbes et de la Basse-Égypte, souvent en guerre.

Le canal artificiel du Caire jusqu'à Belbéis est un des plus anciens et des plus utiles, puisqu'il sert à conduire les eaux du Nil dans la province

de Barquich, qui serait reconquise par le désert, sans les irrigations des eaux du Nil.

Sésostris ou *Ramesses*, fondateur de la dix-neuvième dynastie qui est montée sur le trône deux siècles après Aménophis Ier, qui a signalé son règne (de 1722 à 1663 avant J.-C.), par de grandes et utiles entreprises, a dû ordonner la continuation du canal du Caire aux lacs Amers, et le creusement des parties ouvertes et déjà comblées. Telles sont les conjectures que viennent confirmer les historiens des temps anciens et modernes.

Diodore de Sicile (40 ans avant J.-C.), attribue, comme Hérodote, les premiers travaux du grand canal à Nécos, et la continuation des ouvrages à Darius, roi d'Égypte et de Perse.

« Mais ce prince (dit cet écrivain), interrompit ensuite l'entreprise, sur l'avis de quelques ingénieurs qui lui dirent qu'en ouvrant ce canal, il inonderait l'Égypte qu'ils avaient trouvée plus basse que la mer Rouge.

» Ptolémée II Philadelphe (qui régna de 285 à 247 avant J.-C.) ne laissa pas que d'achever l'entreprise, mais il fit mettre, dans l'endroit le plus favorable du canal, des barrières, ou des écluses ingénieusement construites, qu'on ouvre quand on veut passer, et qu'on referme ensuite très-promptement. C'est pour cela que cette partie du canal qui se jette à la mer, à l'endroit où est bâtie la ville d'Arsinoé, prend le nom de *fleuve de Ptolémée* ».

Strabon, historien contemporain d'Auguste, attribue à Sésostris, avant la guerre de Troie, les premiers travaux du canal, qui furent repris par Nécos, et continués par Darius et les Ptolémées, rois d'Égypte.

« Darius abandonna ce canal presque achevé, parce qu'on lui avait persuadé, *à tort*, que la mer Rouge était plus élevée que l'Égypte, et qu'en conséquence, si on venait à couper l'isthme la mer couvrirait le pays.

» Les Ptolémées coupèrent l'isthme, mais ils firent construire une euripe (barrière fermée), qui permettait une navigation facile du canal intérieur dans la mer, et de la mer dans le canal.

» Les eaux qui coulent à travers les lacs, qui étaient amères, ont été changées en eaux douces par la communication du fleuve au canal.

Aujourd'hui ces lacs produisent de bons poissons, et abondent en oiseaux aquatiques. »

« Près d'Arsinoé, on trouve la ville des Hères et celle de Cléopatris, à l'extrémité du golfe Arabique, vers l'Égypte, ainsi que des ports, des habitations, et plusieurs canaux et des lacs qui leur sont contigus; on y trouve encore la ville de Phagroriopolis, dans la préfecture de ce nom. L'origine du canal, qui se jette dans la mer Rouge, est au bourg de Phacux, auquel est adjacent celui de Philon : le canal a cent coudées de largeur; sa profondeur est celle qu'il faut aux plus grands bâtiments. Ces lieux sont situés sur la tête du Delta, où est la ville de Babaste, dans la préfecture de ce nom : au-dessus est le canton d'Héliopolis, où est située la ville du Soleil, renfermée dans les digues élevées. »

Pline, qui donne les mêmes détails que Strabon sur la première époque des travaux, diffère sur quelques points.

Ptolémée II fit creuser ce canal en lui donnant une largeur d'au moins soixante coudées (33 mètres), et de profondeur (10 mètres), et sa longueur est de quatorze lieues, jusqu'aux lacs Amers, où l'on s'arrêta, par la crainte d'inonder le pays, la mer Rouge ayant été trouvée supérieure de trois coudées (1m.65) au sol de l'Égypte. Quelques auteurs en donnent une autre raison; suivant eux, l'on craignait de gâter, par cette communication, les eaux du Nil qui, seul en Égypte, donne des eaux potables.

Les auteurs arabes modernes rendent compte des ouvrages exécutés depuis la conquête de l'Égypte par les Romains; et font, comme les anciens géographes et historiens, remonter à la plus haute antiquité, les premiers travaux du canal des deux mers, qu'ils attribuent aux premiers rois d'Égypte.

Le fleuve Trajan, dit *Alfergou* (en 812 de J.-C.), qui passait à Babylone d'Égypte, est le même que celui qui fut appelé le *canal du Prince des fidèles*, et qui coule le long de Fosthath; car O'mar, comme il est dit dans l'histoire de la guerre d'Égypte, ordonna que ce canal, alors comblé par les sables, fût rouvert, à l'effet de faire transporter des vivres à Médine et à la Mekke, qui étaient désolées par la famine.

« *Maqryzy* (1380 de J.-C.) rapporte que le nom du prince qui, pour la seconde fois, fit creuser ce canal, est l'empereur Adrien; soit que ce

prince l'ait fait achever sous les auspices de Trajan, soit qu'il en ait été seul auteur ou restaurateur, l'historien arabe dit que ce canal avait été creusé pour la seconde fois. »

Schems-Eddin. « Le canal du Caire doit son origine à un ancien roi d'Égypte, nommé *Tarsis Ben Malia;* ce fut sous son règne qu'*Abraham* vint en Égypte. Ce canal s'étendait jusqu'à la ville de *Kolsom*, en passant près de Suez, et les eaux du Nil se déchargeaient en ce lieu, dans la mer Salée. Les vaisseaux chargés de grains descendaient, par ce canal, dans le golfe Arabique, jusqu'au port de Jambon, où ils déchargeaient leurs marchandises pour la Mekke et pour Médine. O'mar, qui fut calife des Sarrasins, de 634 à 644, fit nettoyer et recreuser ce canal, et on le nomma depuis ce temps *Kalidj-Emir-Almoumenin* (canal du Prince des fidèles). Il demeura en cet état pendant cent quarante ans jusqu'au règne du calife Abbasside Almansor (775 de J.-C.) qui fit fermer l'embouchure de ce canal dans la mer de *Kolsom;* il n'en resta que ce que l'on voit encore aujourd'hui; on lui donne maintenant les noms de *Kalidj-Hakemy*, etc., et plusieurs autres encore.

El Maqryzy (géographe du Caire), écrivait en 1435 de J.-C. : « Le canal du prince des fidèles est situé hors de la ville de *Fosthath*, et passe à l'occident du Caire; il a été creusé par un ancien roi d'Égypte pour Agor, mère d'*Isma'yl*, lorsqu'elle demeurait à la *Mekke*. Dans la suite des temps, il fut creusé une seconde fois par un des rois grecs qui régnèrent en Égypte après la mort d'Alexandre. »

« Lorsque *A'mrou* fit la conquête de l'Égypte, ce général, d'après l'ordre d'O'mar, prince des fidèles, s'occupa de faire recreuser ce canal dans l'année de sa mortalité. Il le conduisit jusqu'à la mer de *Golzoum*, d'où les vaisseaux se rendaient dans l'Yemen et dans l'Inde. On y passa jusqu'à l'époque où *Ben-Aby-Thâleb* se révolta dans la ville du prophète (*Médine*) contre *Mohhammed-al-Mansour*, alors calife de l'Irag (750 ans de J.-C.). »

Ce souverain écrivit à son lieutenant en Égypte, pour lui ordonner de combler le canal de *Golzoum*, afin que l'on ne s'en servît pas pour transporter des provisions à Médine. Cet ordre fut exécuté, et toute commu-

nication interrompue avec la mer de Golzoum; les choses sont restées dans l'état où nous les voyons aujourd'hui. »

« Ce canal se nommait encore originairement le canal de *Messr* ou de *Forthath*, quand le général *Djauher* fonda la ville du Caire, sur le bord oriental de ce canal; on le nomma canal du Caire; il fut aussi désigné sous le nom de canal du Prince des fidèles, c'est-à-dire d'*O'mar*, qui le fit recreuser. Aujourd'hui, le peuple le nomme le canal de *Hakem*, parce que, suivant une opinion vulgaire, mais mal fondée, *Hakem*, dit-on, le fit recreuser, ce qui est de toute fausseté, car ce canal existait bien des années avant *Hakem*; on le nomma encore le Canal des Perles. »

Abdoullah-ben-Saalehh cite les faits historiques suivants:

O'mar écrivait à A'mrou: « le Très-Haut a livré l'Égypte aux Musulmans; ce pays abonde en biens et en comestibles de toute espèce; je veux profiter de l'occasion que Dieu me présente lui-même de procurer l'abondance aux habitants des deux villes sacrées, et des vivres à tous les Musulmans; il faut creuser un canal depuis le Nil jusqu'à la mer; il nous facilitera le transport des provisions à la *Mekke* et à *Médine*, qui serait long et difficile si l'on employait des bêtes de sommes; et nos vues ne seraient pas remplies. Concerte-toi, avec les plus instruits, sur les moyens d'exécuter ce projet. »

« *A'mrou* ne perdit pas de temps; il communiqua l'idée d'*O'mar* aux Égyptiens qui en furent désespérés. « Nous craignons, lui dirent-ils, que ce ne soit un grand malheur pour l'Égypte; tâche donc d'exagérer aux yeux du prince des fidèles les difficultés de cette entreprise, et dis-lui que cela ne se peut pas et ne sera pas; car nous ne connaissons aucun moyen d'exécution. »

« *O'mar* ne tenant pas compte de l'opposition des Égyptiens qu'il avait prévue, recommanda à *A'mrou* de s'occuper sérieusement, d'exécuter son projet, et de le terminer dans un an. »

A'mrou rassembla autant d'ouvriers qu'il en avait besoin, et il fit donc creuser dans le voisinage de *Forsthath*, un canal que l'on nomma le canal du Prince des fidèles; il le conduisit depuis le Nil jusqu'à la mer; et l'année n'était pas encore écoulée, lorsque les vaisseaux purent y naviguer, et porter les vivres nécessaires à la *Mekke* et *Médine*. Tel est le bienfait

que Dieu accorda aux deux villes sacrées; on s'en servit pour le transport des vivres jusqu'à la mort d'*O'mar*.

Plus tard, les gouverneurs d'Égypte le négligèrent; on cessa de s'en servir; le sable l'encombra ; la communication fut tellement coupée que le canal finissait à la Queue du Crocodile, dans le canton du château de *Qolzoum*.

« On raconte encore que lorsque *O'mar*, prince des fidèles, ordonna à *A'mrou* d'établir la communication du Nil à la mer Rouge, *A'mrou* lui répondit : « Je sais qu'avant l'islamisme, des vaisseaux amenaient chez nous des marchandises de l'Égypte. Depuis que nous avons fait la conquête de ce pays, cette communication est interrompue; le canal est encombré, et les marchands en ont abandonné la navigation. Veux-tu que j'ordonne de le faire creuser, afin d'y faire passer des vaisseaux chargés de provisions pour le *Thedjaz* ? »

« *A'mrou* confia la direction du canal à un *Qobthe* qui lui dit : « Veux-tu que je te conduise dans un endroit où les vaisseaux pourront passer et se rendre à la *Mekke* et à *Médine*, déchargez-moi de l'impôt, ainsi que toute ma famille ? » *A'mrou* y consentit, et en écrivit à *O'mar*, qui l'approuva. »

Al-Qodha dit qu'*A'mrou* fit creuser ce canal, l'année de la grande mortalité (639 de J.-C.), qu'il fut terminé en six mois, et que le septième mois les vaisseaux y passèrent et purent se rendre dans le *Thedjaz*. »

M. Lebeau, histoire du Bas-Empire. La côte de *Farmá* n'était éloignée de la mer Rouge que de 52,920 toises. Cet intervalle étant une plaine très-unie, et peu élevée au-dessus du niveau des deux mers, *A'mrou* forma le projet de les joindre par un canal qu'il aurait rempli par les eaux du Nil ; mais *O'mar* s'y étant opposé, dans la crainte d'ouvrir aux vaisseaux chrétiens l'entrée de l'Arabie, *A'mrou* tourna ses vues d'un autre côté. Il y avait un ancien canal nommé *Trajanus Amnis*, qu'*Adrien* avait fait conduire du Nil, près de Babylone, jusqu'à *Pharbœthus*, aujourd'hui *Belbeys* ; il rencontrait en cet endroit un autre canal commencé par Nécos, et continué par Darius, fils d'Hystaspe, et qui allait se décharger dans une lagune d'eau salée, au sortir de laquelle Ptolémée Philadelphe avait fait construire un large fossé qui conduisait les eaux

jusqu'à la ville d'*Arsinoë* ou *Cléopâtris* à la pointe du golfe, où est aujourd'hui Suez.

Ce canal en partie comblé par les sables, était devenu inutile du temps de la fameuse *Cléopâtre*; *A'mrou* ne fut point arrêté par l'ancien préjugé qui, supposant les eaux de la mer Rouge plus hautes que le sol de l'Égypte, faisait craindre de leur ouvrir un passage; il fit nettoyer ce canal, et le rendit navigable pour transporter en Arabie les blés de l'Égypte; c'est ce qu'on nomme maintenant *le Khalidy*, qui passe au travers du Caire; mais il ne le conduisit que jusqu'à la lagune que l'on nomme le lac de *Schèeb*; le reste, jusqu'à la mer Rouge, est entièrement comble, quoiqu'on en distingue quelques vestiges. »

M. de Tott, Mémoires sur les Turcs. « Le sultan *Mustapha* traita avec un grand intérêt, le projet de la jonction des deux mers par l'isthme de *Suez*; il voulut même ajouter aux connaissances que j'avais à cet égard, celles des différents commissaires qui avaient été envoyés en Égypte; et l'on verra, que si *Mustapha* avait assez vécu pour entreprendre ce travail, il eût trouvé, dans le local, des facilités qui l'auraient mis à même d'opérer la plus grande révolution dont la politique soit susceptible. »

« Le sultan, dont l'esprit commençait à s'éclairer, m'a fait faire un travail sur cet objet important, dont il réservait l'exécution à la paix. »

« Dans les différents travaux qui ont illustré l'ancienne Égypte, le canal de communication entre la mer Rouge et la Méditerranée mériterait la première place, si les efforts du génie en faveur de l'utilité publique étaient secondés par les générations destinées à en jouir, et si les fondements du bien social pouvaient acquérir la même solidité que les préjugés qui tendent à les détruire.

» Voilà cependant l'abrégé de l'histoire, elle n'offre que ce tableau; c'est celui de toutes les nations, celui de tous les siècles. Sans ces continuelles destructions, la position la plus heureuse aurait dicté des lois immuables, et le canal de la mer Rouge eût été constamment la base du droit public des nations.

» Les opinions les moins fondées, mais qui prévalent presque toujours sur les observations les mieux faites, ont établi assez généralement des doutes sur l'existence de ce canal; on en a nié jusqu'à la possibilité; ce-

pendant *Diodore de Sicile* en atteste l'existence, et quoi qu'on puisse penser de cet auteur, rien n'autorise à rejeter les faits dont il a été témoin.

» Il est démontré par les passages de l'histoire de Diodore de Sicile, que les écluses servaient encore de son temps; on retrouve aujourd'hui le radier sur lequel elles étaient établies, et le monument a été découvert près de Suez, à l'entrée du canal qui existe encore, et qu'un léger travail rendrait navigable sans y employer d'écluses et sans menacer l'Égypte d'inondations. Rien ne peut en effet justifier la crainte des ingénieurs de Darius, lors même que leurs nivellements eussent été pris au moment des plus hautes marées. Il n'est pas moins important d'observer que toute cette partie de l'isthme offre le terrain le plus favorable aux navigations, dans le petit espace de douze lieues qui sépare le golfe Arabique des bras du Nil, qui s'en rapproche et se jette ensuite dans la Méditerranée à Tinéh. »

§ 5. *Examen des opinions des anciens historiens.*

L'Égypte, d'un sol fécond, sous un beau ciel, dans la plus heureuse position commerciale, à la rencontre de deux mers et de trois continents, fut convoitée et conquise comme une proie riche et glorieuse, par tous les conquérants fameux.

Après les règnes souvent agités des seize premières dynasties de rois égyptiens, renommés les uns par la science et la sagesse des institutions, d'autres par des travaux fastueux, monuments éternels de leur vanité et de la misère des populations, les Égyptiens dégénérés, corrompus, avaient admis des étrangers, en violation de leurs lois, ils se mêlèrent avec les nations voisines et en subirent les invasions et la servitude.

Quelques siècles d'affranchissement et de grands règnes ne sauvèrent pas l'Égypte de la fatalité des guerres intestines et des conquêtes; des princes des trois parties du monde s'emparèrent tour à tour de ce royaume.

Les Arabes ou rois pasteurs furent chassés et remplacés par la dynastie de Sésostris; mais après vinrent les dynasties des Éthiopiens, plus tard les

successeurs de Cyrus, Alexandre, et la race de Ptolémée, son général, César et les empereurs romains, les califes et les sultans mameluks, puis Napoléon.

Sur le Delta du Nil, terre de création nouvelle, formée de détritus des montagnes d'Afrique, le réceptacle de toutes ses eaux, la population égyptienne est comme un débris des divers peuples du monde attirés par la conquête et retenus par la défaite; ils diffèrent de couleurs, de religion, de mœurs, de langage, n'ayant entre eux de commun que la servitude perpétuelle.

Après les successions fréquentes et violentes de révolutions et de dominations, pendant lesquelles des conquérants se signalèrent par la destruction des livres et des monuments des sciences, on conçoit la difficulté de percer l'obscurité des siècles, et de rétablir la chronologie des travaux mémorables.

Si l'Égypte a été le pays le plus visité par les philosophes, les historiens, les poëtes de l'antiquité, les malheurs des temps ont détruit leurs écrits; d'ailleurs, aucun d'eux, peut-être, n'avait été chercher les traces d'un ancien canal, à travers les déserts, avec chances presque certaines d'être dépouillé par les Arabes nomades.

Mais, il est des faits avérés qui ne permettent pas de doute sur l'existence prolongée du canal du Nil à la mer Rouge.

Sur ses rives, sont encore les ruines de plusieurs villes désignées sur les cartes anciennes, dont les noms restent dans les pages conservées de l'histoire et dans la mémoire des peuples.

Les ruines d'*Arsinoë* ou *Cléopâtris*; de *Sérapin*, de *Abou Kachah*, *Hero*, *Tell el Kebir*, *Mou*, entre la mer Rouge et *Belbeïs*, en suivant les vestiges de l'ancien canal, et celles de *Magdolem*, de *Tell el Her*, *Péluse* et *Faramah*, entre les lacs Amers et la Méditerranée, attestent qu'un bras du Nil a longtemps coulé dans les lacs Amers, par le canal dont on voit les vestiges; parce que, sans les eaux du Nil, ces localités n'auraient pas été habitables.

Les preuves géographiques viennent aussi confirmer les témoignages des historiens.

Hérodote, qui a vécu de 484 à 412 avant J.-C., avait été informé

par les Grecs, qui commerçaient avec l'Égypte et les Indes, des travaux exécutés quelques années avant sa naissance, par Darius, de 522 à 486 avant J.-C.; Solon, contemporain de Nécos, qui visita l'Égypte pendant son règne, avait sans doute rapporté à Athènes des documents sur les grands travaux exécutés par ce roi.

On ne peut donc révoquer en doute que l'ouverture du canal des deux mers ait été commencé par Nécos et continuée par Darius, et que les eaux du Nil furent amenées dans les lacs Amers, transformés en eaux douces.

L'histoire des *Ptolémées*, rois grecs, qui avaient appelé beaucoup de leurs compatriotes en Égypte, est mieux connue encore, et il est constaté que *Ptolémée* acheva l'entreprise de *Nécos* et de *Darius*, et établit la communication entre le Nil et la mer Rouge par un canal alimenté par les eaux douces du fleuve.

On fit usage d'écluses simples, fermant avec poutrelle, et on attendait à chaque marée, le moment où les eaux de la mer et du fleuve étaient étales ou de niveau, pour faire passer les navires, du canal dans la mer et de la mer dans le canal.

On verra par les nivellements que cette opération était possible et facile pendant une partie de l'année, à l'époque des crues du Nil.

Le canal qu'*Adrien* fit creuser à la recommandation de *Trajan*, paraît être celui qui est dirigé sur Péluse, et destiné à féconder la partie méridionale de l'Égypte, et à donner des eaux à Péluse, ville importante, considérée comme la clef de l'Égypte. Les Romains n'avaient ni relations de commerce avec les Indes et l'Arabie, ni possessions en Arabie. Ils n'avaient donc pas d'intérêt à établir une communication entre le Nil et la mer Rouge, et à recreuser le grand canal que les siècles avaient comblé.

Mais les *califes*, maîtres à la fois de l'Égypte et de l'Arabie, résidant à la Mekke et Médine, contrées stériles, tiraient les approvisionnements de l'Égypte, et attachèrent une grande importance à l'ouverture du canal de jonction du Nil et de la mer Rouge.

El-Magryzy, géographe arabe, habitant du Caire, a pu puiser aux meilleures sources pour donner l'historique du canal que fit ouvrir *A'mrou*, par l'ordre du calife *O'mar*. Les détails qu'il fournit, d'ailleurs

confirmés par les autres historiens arabes, ne laissent aucun doute dans la pensée. Il est donc avéré que le canal du Nil à la mer Rouge a été ouvert pendant cent quarante ans, de l'année 635 à l'année 775.

Puisque *A'mrou* est parvenu en neuf mois à rendre la communication navigable, ce seul fait constate qu'il a profité des travaux antérieurs, et qu'il a suffi de déblayer les parties envasées et de relever les ouvrages détruits par le temps ou la main des hommes.

La proposition qui lui fut faite par un habitant du Caire de lui indiquer une direction ou un projet d'une exécution facile et prompte, s'explique par cette circonstance que le canal ancien traversant le désert sur vingt lieues, les vestiges n'en étaient pas connus aux autres habitants que nulles circonstances n'appelaient dans cette partie du désert, éloignée de la route suivie par les caravanes.

Le canal fut ouvert par les ordres d'O'mar, calife des Sarrasins, en 635, et resta navigable jusqu'en 775, pendant cent quarante ans.

A'mrou, lieutenant d'O'mar, ayant employé un nombre extraordinaire d'ouvriers à cette entreprise, achevée en neuf mois, on peut supposer que la grande mortalité de cette même année doit être attribuée, comme sous le règne de Nécos, au rassemblement d'hommes dans le désert, manquant d'eau, de tentes, de nourriture sous un ciel brûlant, et soumis aux traitements les plus barbares.

Les siècles chevaleresques et pieux des croisades, en Orient, n'ont fourni aucune lumière sur l'histoire du grand canal d'Égypte; dans les combats à chances variées, et non sans gloire, contre les Sarrasins, les chrétiens ne conquirent en Égypte que les bouches du fleuve et leurs rives; n'en revinrent qu'en petit nombre, n'en rapportèrent que des maladies et n'y laissèrent que les tombeaux de leurs guerriers et des villes en ruine. Ils ne pénétrèrent point jusqu'au Caire, ni sur la ligne de jonction du Nil à la mer Rouge.

L'expédition française, sous les ordres de Napoléon, également scientifique et guerrière, a conquis, avec l'Égypte, une double gloire. Le grand ouvrage de l'Institut d'Égypte est un monument impérissable comme la mémoire des victoires de cette armée héroïque.

M. Lepère, alors ingénieur des ponts et chaussées, a publié le journal des

opérations et des reconnaissances faites sur le terrain, par les ingénieurs français sous ses ordres, entre Suez et le Caire et Péluse; et les documents recueillis par les anciens historiens et géographes sur les travaux du canal du Caire à Suez. Nous donnerons le résumé des nivellements et devis.

M. Jomard, savant géographe, ingénieur de l'expédition d'Égypte, a dressé les belles cartes de la haute et de la basse Égypte, et un mémoire curieux et profond sur le lac Mœris comparé au lac du Fayom. Il a montré avec une haute sagacité que le lac Mœris n'avait pas été creusé de mains d'homme, et que le cube de onze cents milliards de mètres cubes du canal, n'aurait pu être déblayé qu'avec une prodigieuse quantité d'hommes, de temps et d'argent. Ce travail eût exigé l'emploi de cent mille hommes pendant quatre mille ans, en raison du cube des déblais et de la longueur du transport des remblais.

Le lac Mœris était autrefois un lac sans eau, comme les lacs Amers, séparé du Nil comme ce lac de la mer Rouge par une digue naturelle. Le roi Mœris fit couper ce barrage et ouvrir un canal de communication entre le Nil et le bassin.

Les eaux du fleuve arrivant dans le bassin l'ont rempli, et chaque année l'alimentaient dans les crues du Nil, qui durent trois mois; lorsque les eaux du lac Mœris avaient atteint le niveau des plus hautes eaux ascendantes du fleuve, on fermait alors les écluses ou retenues du lac pour empêcher leur écoulement, jusqu'au temps où le fleuve abaissé ne pouvait plus arroser les terres. On ouvrait alors les écluses, et le lac Mœris, plus élevé, fournissait aux campagnes les eaux nécessaires.

Cette entreprise, quoique moins gigantesque que celle qu'on avait supposée, est cependant aussi grande, aussi importante et utile pour l'Égypte que l'ouverture du canal du Caire à Suez.

CHAPITRE II.

NIVELLEMENT DE L'ANCIEN CANAL.

§ 1. *Nivellements et opérations des ingénieurs français de l'expédition d'Égypte.*

Les ingénieurs français de l'expédition d'Égypte, choisis parmi les élèves les plus distingués de l'École polytechnique, avaient à justifier la réputation naissante de cette école depuis célèbre, et la confiance de Napoléon qui leur avait donné la mission de lever les plans des monuments, les cartes du pays, de constater les vestiges de l'ancien canal des deux mers, et d'en donner les nivellements et les projets de restauration. Ils ont rempli avec talent et dévouement cette tâche importante et ont enrichi, de savants mémoires, le mémorable ouvrage de l'Institut d'Égypte, monument impérissable de la glorieuse expédition.

Ces savants ingénieurs, opérant au milieu des déserts, manquant d'eau, de guides fidèles, d'agents exercés; entourés d'ennemis qui les obligèrent souvent d'interrompre leurs travaux, ont accompli leur mission, en aussi peu de temps que s'ils avaient eu à dresser des cartes et des projets de canaux dans nos départements intérieurs.

§ 2. *Nivellement de Suez, sur la mer Rouge, à Tinéh, sur la Méditerranée* (1).

Numéro des points de la carte.	INDICATIONS.	DISTANCES entre les points en mètres.	COTES de nivellement en millimètr.	OBSERVATIONS.
1	Suez. . Marée haute. . . .	. . . . .	9,732	Mer Rouge.
	Marée basse. . . .	. . . . .	7,946	
	Quai.	. . . . .	11,580	
2	Tête de l'ancien canal. . . .	2,270	9,732	La haute mer arrive jusqu'à ce point.
3	Vestiges de maçonnerie sur la digue ouest de l'ancien canal.	8,696	8,379	Entre 2 et 3, le terrain s'élève graduellement de 0 m. 80, sur 1,200 mètres, et s'abaisse de 1 m. 35.
4	Digues de 2 à 3 mètres, restes de construction.	11,820	6,615	Inflexion régulière du sol entre 3 et 4.
5	Extrémités des vestiges du canal à 23 m. 926 mill. de Suez.	1,140	4,778	*Idem.*
6	Épais buisson dans le désert .	11,810	0,925	Dans l'enceinte des anciens lacs Amers, masses salines cristallisées.
7	Fond présumé des anciens lacs amers, maintenant à sec. .	6,280	—3,859	Bancs de cristaux salins.
8	Dans le bassin des anciens lacs.	5,840	0,188	Bancs salmis, épais, crevassés.
9	A 75 m. de ce point, on voit les traces des rives du lac.	1,140	11,095	Les laisses du lac sont à la cote 9 m. 732.
10	Point le plus bas des anciens lacs.	12,820	—7,395	Au-dessous de la mer Rouge, 17 m. 627.
11	Vestiges du canal bien conservé.	18,238	8,904	Longueur de l'ancien canal, 6,000 mètres.
12	Dérivation du canal de l'est. .	6,640	5,902	
13	Moug-far, ordonnée, prise sur un bloc de granit, près des ruines d'un bâtiment.	12,495	7,292	Moug-far-be-kimen. Ce point est près des vestiges de l'ancien canal.
14	Près et à l'est du Naz-êl-Moyèh.	19,005	6,547	De la tête ou à la pointe des lacs.
15	Sol uni des lagunes, recouvert par les eaux du lac dans les crues.	14,780	1,758	Ces lagunes sont recouvertes de bois taillis.
16	Intersection de deux routes. .	19,080	9,159	Route suivie par l'artillerie française.
17	Monticules de ruines Tell-êl-hez.	14,680	2,773	
18	Ruines de Péluse.	11,460	1,124	Ruines d'un bâtiment considérable.
19	Tinéh, bouche de la branche pélusienne.	2,480	0,000	Mer Méditerranée.
	TOTAL.	180,674		Différence moyenne des deux mers, 8 m. 83. Plus grande différence, 9 m. 908.

(1) Le niveau moyen de la Méditerranée a été pris pour plan de comparaison; les cotes sans signes sont au-dessus de ce niveau; le signe (—) indique que les cotes sont au-dessous.

La marée totale de la Méditerranée est de 0m.352; savoir : marée haute + 0m.176; marée basse — 0m.176.

§ 3. *Nivellement de Suez au Caire.*

La partie du nivellement de Suez à *Mougfar* est commune au nivellement de Suez à Péluse et à la Méditerranée, et de Suez au Caire.

De *Mougfar* au Caire, on a suivi l'ancien canal qui passe par *Abou-Key-Cheyd*, le *Ras-El-Ouady*, la vallée de *Toumglast* par *Belbeys*, le canal d'*Abou-Menedjy* jusqu'à sa prise d'eau dans le Nil, au village de *Beicous*, remonte le fleuve jusqu'au delà de *Boulag*, et a été rattaché à la colonne de *Megyas*, à la pointe sud de l'île de *Raoudhah*.

Les stations ont été prises en partie le long des vestiges du canal, et partie sur la digue nord, et quelques-unes dans le fond du canal.

On peut remarquer, qu'à mesure qu'on remonte la vallée vers *Belbeys*, le sol a une pente inverse de celle que devrait avoir la vallée, puisque les ordonnées montrent que l'on descend continuellement depuis le *Mougfar*.

Nivellement de Suez au Caire.

Numéro des points de la carte.	INDICATIONS.	DISTANCES entre les points en mètres.	COTES de nivellement en millimètr.	OBSERVATIONS.
1	Suez. { Marée haute.	. . . . .	9,732	
	Marée basse.	. . . . .	7,946	
	Quai.	. . . . .	11,580	
13	Mouq-fâr.	99,367	7,292	Ancien canal.
14	Bords du canal, huttes.	4,315	3,576	
15	Vallée de l'Ouady boisée. . . .	6,154	0,056	Le sol se maintient à ce niveau sur 32,000 m. à 0m.60 près.
16	Cherif-êl-toumylat (hameau sur les digues).	26,346	0,082	Anciennes ruines d'une ville.
17	Belbeys.	23,704	6,637	Ordonnée prise sur la digue du canal de l'Abou-Menedy.
18	Sur le bord d'un puits, près du village Del-Menayhess. .	20,161	7,716	A partir de ce point, le terrain continue à se relever.
19	Ruines de Keresân.	4,800	10,438	Colline des Juifs. Monticule de décombres.
20	Beycous, village près la prise d'eau du canal d'Abou, dans le Nil.	4,308	7,480	Niveau de la surface des eaux du Nil, le 4 décembre 1799.
21	Chapiteau de la colonne de Meqyâr.	11,750	12,550	La colonne est divisée en coudée.
	Total de la longueur.	200,905		

La pente du Nil du Mégyas à Beycous, le 4 décembre 1799, sur 16,200 mètres, est de 3 pieds 1 pouce 6 lignes.
Ou en mètre de. . . . . 1m.03.

§ 4. *Résumé des nivellements.*

Mer Méditerranée,	marée moyenne.	0m.000
	marée basse.	0m.176
Mer Rouge. . .	marée haute.	9m.732
	niveau moyen.	8m.839
	marée basse.	7m.946

Le Nil au Mégyas au Caire :

Étiage ou basses eaux du Nil, et pente du Nil à la Méditerranée. .		5m.110
Inondation du 7 septembre 1798, et pente du Nil à la Méditerranée.		12m.690
Niveau moyen du Nil.		8m.900
Différence de niveau des eaux d'inondation du Nil au Caire au Mégyas et de la mer Rouge. . . .	marée haute.	2m.958
	marée basse.	4m.744
Différence des eaux d'étiage du Nil au Caire au Mégyas et de la mer Rouge.	marée haute.	6m.777
	marée basse.	4m.988
Différence de niveau des eaux moyennes du Nil au Mégyas.		
Et de la mer Rouge.	marée haute.	0m.832
	marée moyenne . . .	0m.061
	marée basse.	0m.954
La ligne de l'ancien canal de Suez au Caire a de longueur. . . .		200,905

Pente de Suez au Caire :

Marée moyenne de la mer Rouge.	8,839	3,729
Basses eaux du Nil.	5,110	

Pente du Nil du Caire à Suez :

Niveau des inondations du Nil.	12,690	3,851
Marée moyenne de la mer Rouge.	8,839	
Niveau moyen du Nil au Caire.	8,900	0,061
Niveau moyen de la mer Rouge.	8,839	
Pente du Nil du Mégyas au Caire au Boghâz de Damiette, sur 272,500 mètres, mesurés en suivant le cours du fleuve, pendant les basses eaux ou à l'étiage du Nil.		5,285
Pente du Nil pendant les hautes eaux de l'inondation de 1798 en septembre jusqu'à la Méditerranée.		12,655

Nivellement de la vallée du Nil du Mégyas à la grande pyramide de Djyzèh.

Hauteur des eaux du Nil le 13 décembre 1790.	8,225	19,337
Sol au pied du Sphinx du Nil.	27,562	
Ordonnée du dessus du rocher taillé en première assise, formant, à l'angle nord-est, la base de la pyramide.		56,216
Distance du Mégyas au Sphinx.		9664,000

CHAPITRE III.

PREUVES PAR LES FAITS ET PAR INDUCTION, ET CAUSES DE L'ÉLÉVATION DE LA MER ROUGE SUR LA MÉDITERRANÉE.

§ 1. *Résultats des ingénieurs français.*

Les savants ingénieurs de l'expédition d'Égypte, quoiqu'au début de leur carrière, ont donné depuis des témoignages d'une si haute capacité, qu'on ne peut supposer une erreur de plusieurs mètres dans un nivellement fait en plaine, sous les yeux de l'armée, de Napoléon et du monde. Ils savaient que la question qu'ils avaient à résoudre, partageait depuis trente siècles les historiens et les géographes, et que leurs noms seraient attachés à leurs travaux.

S'ils ont été forcés d'interrompre plusieurs fois et pendant plusieurs mois leurs opérations, et de se servir de niveau d'eau, ces circonstances mêmes ont dû prévenir de graves erreurs. Ils ont visité plusieurs fois la ligne, et à l'inspection seule des terrains, ils auraient reconnu les erreurs des nivellements qu'ils avaient eu le temps de rapporter et d'étudier pendant ces intervalles de repos.

Du reste, ainsi qu'on en jugera, il importe peu pour le succès du projet, que le niveau moyen de la mer Rouge ne soit que de 6 mètres, de 4 mètres, ou même de 2 mètres, au lieu de $8^{m},839$, trouvés par les ingénieurs français; cette différence n'apporterait aucun changement, quant aux grands résultats des chasses, au projet de jonction de la mer Rouge à la Méditerranée, tel que nous le proposons.

§ 2. *Preuve par tradition.*

Le canal de la mer Rouge au Nil et au Caire, a été recreusé dans les temps modernes, et la navigation établie en 634, a été ouverte pendant 140 ans, et jusqu'en 774. De cette époque à l'expédition de Saint-Louis, en Orient, de l'année 1250 à 1253, différence. . . . . 478.

Et de 774 à 1798, de l'expédition d'Égypte, différence. . 1,004.

Cette distance de cinq et dix siècles, immense sans doute, n'est en réalité que la succession, par tradition, de six ou douze vieillards qui ont transmis à leurs enfants les faits recueillis, dans leur enfance, de leurs ancêtres.

Ainsi, les habitants du Caire, fondé par *Amrou*, lieutenant d'*Omar*, le créateur de la grande communication du Caire à Suez, avaient tous conservé, dans leurs annales et leur mémoire, ces deux faits mémorables, contemporains solidaires entre eux; le Caire n'ayant dû sa naissance, sa prospérité, sa population plus tard de 300,000 âmes, et ses richesses, qu'au grand canal du Caire à Suez. Les historiens et géographes du Caire, dans les siècles postérieurs, écrivaient sous l'impression de l'opinion générale transmise de génération en génération.

Dans la conviction des populations de l'Égypte, la mer Rouge est plus élevée, et l'ouverture de la digue entre la mer Rouge et les lacs Amers exposerait la Basse-Égypte aux inondations d'eau salée de la mer Rouge, et à la destruction des récoltes, de la culture et de la population de la Basse-Égypte, le Nil étant la seule eau potable de ces contrées.

Le nivellement des ingénieurs français justifie ces craintes transmises par tradition.

§ 3. *Preuve par la topographie du pays.*

A l'inspection de la carte, il paraît évident qu'après les derniers cataclysmes qui avaient mis en communication les deux mers, et depuis la formation plus récente de la Basse-Égypte, par les dépôts des vases du Nil, pendant les inondations, il a existé de grands courants de la mer Rouge, d'une part vers la Méditerranée à Péluse par la ligne de plus grande pente, et d'autre part vers le Caire par la vallée d'*Ouady*.

Le courant venait frapper une montagne de dunes vis-à-vis et à l'aval du lac de *Thaubactum*, et se partageait dans les deux directions.

Puisque la grande vallée d'*Ouady* a une pente de la mer Rouge jusqu'à *Thou*, d'où les eaux de la mer se répandaient dans la Basse-Égypte, elle n'a pu être creusée que par un courant partant des lacs Amers et venant de la mer Rouge.

Entre le lac de *Thaubactum* et la Méditerranée, la suite des nappes d'eau conserve la forme qu'un puissant courant partant de la mer Rouge ou des lacs a pu donner, et représentent les circonstances du Delta d'un fleuve.

Si le grand courant qui a produit cet affouillement avait eu la direction contraire de la Méditerranée à la mer Rouge, il n'y aurait pas eu de creusement entre cette mer et lac de *Thaubactum*, puisque la plaine qui borde la succession des lacs étant vaste et unie, les eaux de cette mer seraient arrivées au même temps et régulièrement de tous les points sans ouvrir un lit particulier.

Les lacs Amers, étant très-étendus, restaient au niveau de la mer Rouge, et à chaque marée montante le flot se précipitait de là vers la Méditerranée et vers le Nil avec toute la vitesse due à la différence de niveau des deux mers.

Cette dérivation de la mer Rouge n'était autre chose qu'un fleuve salé aussi abondant que le Nil, mais d'une pente plus rapide; parce que les niveaux étant les mêmes, au temps des crues du Nil, la distance entre les lacs Amers et la Méditerranée est beaucoup moindre qu'entre le Caire et les embouchures du Nil.

Les cartes représentent parfaitement l'ancien courant immense entre les lacs Amers et l'entrée du lac Menzaleh.

Puisque ce lit n'a pas été comblé par les envasements, on doit conjecturer que le grand courant existait de 635 à 775, pendant les 140 ans de l'ouverture de la navigation sur le canal du Suez au Caire.

On sait que l'écluse à la mer était simple, et formée de bajoyers et de poutrelles; ainsi, à chaque grande marée extraordinaire, les eaux de la mer Rouge devaient dépasser les poutrelles et les rompre; et pendant les crues du Nil, un bras du fleuve, prenant cette direction, devait se précipiter du lac de *Thaubactum* dans le lac de *Menzaleh*.

§ 4. *Preuve par les bancs salins de gypse et de sel.*

En admettant la surélévation de la mer Rouge sur la Méditerranée, la formation des bancs et des blocs de gypse et de sel s'explique facilement.

Les lacs Amers ayant été tour à tour remplis par la mer Rouge, et desséchés par la chaleur d'un soleil brûlant, les sels contenus dans les eaux se déposaient comme dans les marais salants et par les mêmes causes, mais plus rapidement en raison de la chaleur en Égypte.

Plus près de la mer Rouge, une filtration constante, dans les terrains plus bas, d'eau salée, qu'un sol échauffé et un ciel brûlant font évaporer, a dû augmenter incessamment les dépôts des corps salins qui s'unissent avec le sable.

La présence du gypse avec le sel n'est point un cas fortuit; elle se rencontre dans tous les bassins de sel gemme, à Wieliezka, à Salzbourg, à Bex, comme en Lorraine et dans le Jura.

Le phénomène ne pourrait s'expliquer par les filtrations des eaux de la Méditerranée, supposées plus élevées, vers la mer Rouge; puisque ces bancs sont d'autant plus abondants qu'on se rapproche davantage de la mer Rouge à Suez.

CHAPITRE IV.

EXPLICATION THÉORIQUE DE LA SURÉLÉVATION DU NIVEAU DE LA MER ROUGE SUR CELUI DE LA MÉDITERRANÉE.

§ 1. *Preuve tirée de la dilatation de l'eau.*

D'après les lois de densité, de gravité, et de mobilité de l'eau, le niveau moyen de la mer Rouge devrait être le même que celui de la Méditerranée, si des circonstances particulières ne modifiaient pas le système d'équilibre.

Une première cause dont l'appréciation exacte échappe au calcul, doit soutenir le niveau moyen effectif de la mer Rouge, au-dessus du niveau de la Méditerranée appelé moyen, quoique la marée soit peu sensible et ne varie en dehors et en dessous que de 0,176.

Nous exposerons notre opinion avec une extrême réserve, et comme une conjecture toute spéculative.

Il est constaté que la température de la mer est plus élevée ou que sa densité est moindre sous la ligne que près des pôles; dès lors l'eau de la mer à la surface sous la ligne de l'équateur doit se porter par un courant perpétuel vers les légions polaires: d'autre part, les eaux, vers les pôles,(1) étant plus froides, plus denses et plus lourdes, forment un contre-courant inférieur allant des pôles à l'équateur, et remplaçant le courant en sens contraire de la surface.

L'effet est le même que celui qu'on observe en mettant en communication par deux ouvertures, l'une de fond et l'autre de superficie, deux

(1) Nous avons dit vers les pôles, parce que les points les plus froids de la terre ne sont pas les pôles de rotation du globe, mais deux points situés à plus de dix degrés de ces derniers. Ainsi les deux centres de départ de ces courants froids ne sauraient être les pôles, alors même que les glaces seraient distribuées symétriquement autour de ceux-ci.

réservoirs remplis chacun d'un liquide de densité différente, ou d'eau à deux températures éloignées. Le liquide le plus lourd, ou l'eau la plus froide, se précipite par le bas dans le réservoir du liquide le plus léger; et le liquide le moins dense coule par le haut dans le réservoir du liquide lourd.

Ces courants, les uns de surface de l'équateur, vers les régions polaires, et les autres du fond, de ces régions vers l'équateur, occasionnés par la différence de température, sont modifiés par une foule de causes dont l'énumération ne doit pas trouver place dans cette notice.

Mais quelles que soient les déviations, le principe n'en subsiste pas moins, et l'ensemble des observations de température et de courants, qu'on a faites jusqu'ici, soit à la surface, soit dans la profondeur de l'Océan, constate les effets de cette loi générale.

On ne pourrait évaluer, même avec une certaine approximation, la dilatation comparée des eaux de l'Océan équatorial avec celle des eaux polaires, attendu que l'on ne connaît pas bien l'échelle des températures des couches plus ou moins profondes de ces mers, que les courants modifient.

On sait que la diminution croissante de température qu'on observe généralement dans les eaux de l'Océan, à mesure qu'augmente la profondeur des couches qu'atteint la sonde thermométrique, est plus ou moins rapide suivant les latitudes, les saisons, les lieux, et que les courants surtout contribuent à ces variations.

Les nombreux courants, établis par les causes permanentes, changent donc l'état thermométrique normal qu'on pourrait concevoir dans un lieu donné, et renversent pour ainsi dire la loi de température de la terre; mais si nous considérons en particulier la région du globe que baigne la mer Rouge, nous pourrons arriver à un résultat qui aura quelque importance dans la discussion qui nous occupe, bien qu'il ne soit représenté par aucune évaluation numérique.

Encaissé entre deux contrées nues et très-chaudes, ne recevant aucun courant d'eau qui ait quelque importance, la mer Rouge a, en tout temps, une température élevée; aussi M. le maréchal duc de Raguse a-t-il observé 23 degrés dans ses eaux au mois de décembre.

La mer des Indes, qui alimente la mer Rouge, ne communique pas directement avec les régions polaires comme l'océan Atlantique et l'océan

Pacifique; de sorte que si l'on trace une ligne droite du cap de Bonne Espérance à Java, toute la partie de la mer du côté du pôle arctique, soumise à un soleil brûlant, sans communication directe avec les régions glaciales, devra se maintenir à une très-haute température.

La mer Rouge en particulier présentera, dans ce sens, une différence plus grande encore, comparée aux autres mers; et l'excès de dilatation qu'elle éprouve doit maintenir son niveau au-dessus du niveau moyen des mers.

Par ces diverses considérations, et sans admettre même comme rigoureux les nivellements des ingénieurs français que, dans notre conviction, nous croyons très-approximatifs, on est en droit de conclure que le niveau moyen de la mer Rouge à Suez est plus élevé que celui de la Méditerranée à Péluse.

La dilatation de l'eau étant de 0 degré à 100 degrés, à l'eau bouillante, de 0,0433, si la température de la mer Rouge était par supposition de 25 degrés centigrades plus élevée que celle de la Méditerranée, la différence de niveau, sur une profondeur moyenne de 400 mètres, dans les deux mers, serait de $4^{m}.33$.

§ 2. *Preuve tirée de l'action des vents constants du sud en hiver.*

Pendant les mois d'hiver, des vents violents constants du sud, s'engouffrant dans l'étroite gorge de la mer Rouge, bordée par les montagnes élevées et correspondantes de l'Arabie Pétrée, du mont Sinaï, et de la Moyenne-Égypte, suivent ce bassin, et soulèvent le niveau moyen de la mer Rouge au-dessus de son niveau moyen; dans la saison où les vents permanents contraires vont de la Méditerranée au sud, le niveau s'abaisse de la même quantité. Plusieurs officiers de la marine française qui ont navigué dans ces parages et séjourné à *Kosseir* et à *Suez*, ont constaté cette surélévation qu'ils ont estimée à 1 mètre.

Les ingénieurs français qui ont opéré à Suez le 7 janvier 1799, pendant un hiver remarquable par la violence des vents et la fréquence des tempêtes sur la mer Rouge, ont pris pour hauteur moyenne de la mer le ni-

veau le plus élevé; et la différence en peut être estimée en tout à 1 mètre, dont la moyenne est de $0^{m}.50$.

Cette variation d'un mètre entre les niveaux moyens extrêmes de la mer Rouge, quoique faible, doit être notée, afin d'en tenir compte dans la rédaction et l'exécution des projets des ouvrages d'art à construire à l'entrée du grand canal dans la mer Rouge. En ne tenant pas compte de cette circonstance, et en fixant le nadier d'après les données des ingénieurs, les grands navires ne pourraient entrer dans le canal pendant les mois d'été, lorsque les vents règnent de la Méditerranée vers le sud, le niveau moyen étant abaissé d'un mètre.

§ 3. *Preuve tirée de l'attraction des montagnes.*

Les astronomes égyptiens et grecs, qui vivaient quelques siècles avant Jésus-Christ, croyaient avoir prouvé que le globe était une sphère parfaite : plus tard on avait admis l'hypothèse de l'ellipticité ; depuis on a constaté, par des opérations multipliées, que la sphère terrestre diffère très-sensiblement d'un ellipsoïde.

Des savants ont signalé les nombreuses irrégularités de la courbure du globe, en ont expliqué les causes, et calculé les effets sur le soulèvement du niveau des mers par l'action de la partie solide de la terre élevée au-dessus de ce niveau.

Le soulèvement des mers est déterminé, comme la déviation du pendule, par l'action des inégalités de la surface de la partie solide de la terre. Les eaux de la mer sont attirées vers les montagnes voisines du globe, comme les molécules du pendule, et doivent s'élever d'autant plus haut que le groupe des montagnes a plus d'élévation, plus de densité et d'étendue, et se trouve plus rapproché.

Le savant auteur du mémoire sur la figure de la terre, en comparant entre elles les hauteurs du niveau de la mer, qui se déduisent de l'observation du pendule, avec et sans la correction relative à l'attraction continentale, a trouvé, entre autres résultats extrêmes, qu'à l'île de France, point le plus éloigné des continents, le niveau effectif de l'Océan devait

être à 386 mètres au-dessous du niveau, sans la correction ; et qu'au cap de Bonne-Espérance le niveau effectif se trouvait, au contraire, à 725 mètres au-dessus du niveau, sans la correction de l'attraction continentale.

Ainsi, près des îles éloignées des continents, l'abaissement relatif au niveau général de la mer, calculé sans la correction de l'attraction continentale, serait plus considérable encore, sans la présence de l'île, et tel qu'on le constaterait en pleine mer, si on pouvait y observer le pendule. Cet abaissement de la pleine mer est une conséquence évidente de son élévation près des côtes.

L'auteur, faisant l'application de sa théorie à une île circulaire et conique de 10 degrés de largeur, d'une hauteur totale de 1,000 mètres, à savoir : 500 mètres de base dans l'Océan, et 500 mètres d'élévation au-dessus des eaux, calcule l'exhaussement vrai graduel de la surface de la mer au-dessus du niveau mathématique en se rapprochant de l'île, et la prolongation imaginaire de cette surface dans l'intérieur de l'île.

Il trouve au centre de l'île.	99m.30	
à cinq degrés.	92m.30	
à six degrés.	89m.30	
à sept degrés.	85m.30	
à huit degrés.	80m.40	
à neuf degrés.	74m.40	
à dix degrés.	67m.20	
à onze degrés.	58m.70	
à douze degrés.	50m.00	
à treize degrés.	43m.00	
à quarante-cinq degrés.	7m.20	etc.

Réciproquement, plus la mer est profonde et éloignée des continents, plus son niveau se rapproche du centre de la terre.

Ainsi, la courbure mathématique de la surface de la mer est modifiée par des ondulations contraires, que déterminent le rapprochement ou l'éloignement des continents, leur élévation, leurs masses, leur densité et les profondeurs variables de la mer.

D'après ces calculs, la mer Rouge, entourée de hautes montagnes, doit être évidemment plus élevée que la Méditerranée. La longueur de cette mer étant de 24 degrés, ses extrémités sont à 12 degrés du milieu, et à

une plus grande distance du centre d'attraction des montagnes qui la bordent sur les deux rives.

La distance entre Suez et la Méditerranée étant de plus d'un degré, la différence de surélévation, d'après le calcul qui précède, peut aller à 8 et 9 mètres par cette cause.

Dans le cas où l'isthme serait coupé, il n'en résulterait pas une irruption de la mer Rouge produite par la différence des hauteurs, et avec une vitesse due à cette différence. L'altération de la courbure mathématique diminuerait graduellement en se rapprochant de la Méditerranée.

Un autre doute est à examiner; la mer Rouge étant plus élevée que le niveau mathématique; à vingt lieues de Suez, et en se rapprochant de Suez, l'effet de l'attraction des montagnes étant presque nul, puisque la mer a peu de profondeur, quel doit être le niveau vrai des eaux à Suez? ce niveau ne serait-il pas plus élevé que le niveau mathématique en raison du barrage formé par le gonflement dû à l'attraction à dix lieues, à vingt lieues de Suez?

Dans tous les cas, il resterait la surélévation tantôt permanente, et tantôt accidentelle, déterminée par les autres causes que nous avons signalées, 1° la différence de densité par la chaleur, 2° les vents, et 3° la marée.

On voit, du reste, que le problème est d'une haute importance à étudier et à résoudre; mais quelles que soient la solution et la différence de niveau des deux mers, le projet présenté peut recevoir de même son exécution et procurer les mêmes avantages.

§ 4. *Conclusion des chapitres* III *et* IV.

On peut supposer, après examen des renseignements recueillis, et l'étude des cartes et des faits, que la mer Rouge communiquait autrefois avec la Méditerranée par l'isthme de Suez, que la différence de niveau due à l'attraction des montagnes ne suffisait pas pour produire un courant continu et rapide, mais que la surélévation produite par la dilatation des eaux, les vents et les marées, devait porter, deux fois par jour, les eaux de la mer Rouge sur la Méditerranée et sur tous les terrains de la Basse-Égypte, ces terrains étant plus bas que le niveau des marées, ordinaires et surtout

extraordinaires, de la mer Rouge surélevées et poussées par des vents perpétuels et violents du midi au nord.

L'opinion générale en Égypte que la coupure de la digue qui ferme maintenant la mer Rouge inonderait l'isthme et rendrait le sol infertile était donc très-fondée.

On doit croire que lorsque la mer Rouge se déversait deux fois par jour sur la Méditerranée, les eaux salées, recouvrant un sol brûlant, s'évaporaient; alors le terrain, devenant salin et solide, résistait aux vagues, et le dépôt s'élevant toujours par la cristallisation des sels et les sables entraînés, a fini par former la digue naturelle et empêcher la communication des deux mers.

CHAPITRE V.

EXPLICATION DES PROJETS PROPOSÉS DE LA COMMUNICATION DES DEUX MERS.

§ 1. *Du grand canal du Caire à Suez.*

Sésostris, *Nécos*, *Darius*, *Ptolomée*, *Adrien*, le *calife Omar* ont, les uns entrepris, les autres ouvert le canal des deux mers, en partant du Caire et passant à Belbeys, en suivant la branche *Pélusiaque* jusqu'à *Bubastre*, et de là à *Phœmsa*, *Daphnæ* et *Péluse*; l'autre branche de *Belbeys* passait à *Thou*; dans l'*Ouady*; à *Héro*; suivant le fond d'une grande vallée; entrait dans les lacs amers, et des lacs amers arrivait à *Suez*, où les vestiges du canal sont conservés, ainsi que dans la vallée de l'*Ouady*.

Les ingénieurs français de l'expédition d'Égypte ont proposé de rétablir

le canal d'après ce dernier tracé, et de le compléter en perfectionnant la navigation du Nil depuis le Caire jusqu'à Alexandrie.

Mais le Caire est encore à 45 lieues de la Méditerranée; la navigation entre le Caire et les ports d'Alexandrie, Damiette, Rosette, n'a lieu pour des barques de 200 tonneaux que pendant cinq mois de l'année, et les perfectionnements ne peuvent être obtenus que par beaucoup de travaux, de dépenses et surtout de temps, parce que les ouvrages doivent être combinés avec les projets de dérivation et d'irrigation, dans toute la Basse-Égypte.

La navigation entre Suez, le Caire et la Méditerranée, serait donc longue, incertaine, incomplète.

Le canal du Caire à Suez est, sous tous les rapports, le plus essentiel à ouvrir, afin de procurer des eaux potables, de fertiliser le sol et de rendre les rives habitables sur tout son parcours, et particulièrement au port de *Suez*, destiné à prendre une grande extension.

Le Caire, d'ailleurs, ville de 300,000 âmes, le centre du commerce de l'Égypte, est destiné à devenir de nouveau l'entrepôt des échanges des marchandises de trois continents, et surtout de fournir le commerce des productions variées de ces contrées fertiles.

Si le Nil, à l'étiage, pendant quelques mois est plus bas que le niveau de la mer Rouge, on ouvrira, à l'amont du Caire, une dérivation par une prise d'eau sur le Nil, en un point plus élevé que le niveau moyen de la mer Rouge, afin d'assurer constamment une navigation et un écoulement des eaux du Nil entre le Caire et Suez. Les dimensions du canal sont indiquées par le profil de la carte jointe au mémoire.

Les dépenses des divers travaux ont été évaluées par les ingénieurs français à 30,000,000 fr.

Il n'existe pas en France et en Europe un ouvrage de cette étendue et de cette dimension aussi facile à exécuter; la nature et les hommes ont tout disposé pour diminuer le nombre, l'étendue et les dépenses des ouvrages.

Il ne reste à vaincre que les obstacles du climat; la ligne traverse, sur les trois quarts de la longueur, un désert où il est difficile de réunir beaucoup d'ouvriers, de les approvisionner d'eau, de vivres, et des matériaux nécessaires aux constructions.

Le souvenir historique des cent vingt mille hommes qui ont péri à cette entreprise sous Nécos, la grande mortalité qui régna, peut-être par la même cause, l'année où le calife Omar fit recreuser ce canal, ont fait considérer ce travail, sinon comme impossible, du moins comme fatal, dans une contrée surtout où la population, sous l'influence du climat, de la religion, et d'une domination changeante, est essentiellement disposée à accueillir des idées superstitieuses.

Toutefois le vice-roi, qui a déjà signalé son administration par des ouvrages plus difficiles et aussi étendus, accomplirait en peu d'années cette grande tâche, si un motif politique s'unissait aux intérêts actuels et le déterminait à l'entreprendre.

Dans la pensée qui nous dirige, le canal du Caire à Suez est utile et indispensable même; mais comme voie commerciale, on peut le considérer comme secondaire, relativement à l'importance de l'autre ligne.

Le canal serait, pour ainsi dire, tout égyptien, et laissé à l'exclusive direction et discrétion du vice-roi, sauf la réserve de sa perpétuelle et régulière alimentation par des eaux du Nil prises à l'amont du Caire et à un niveau plus élevé que celui de la marée moyenne à Suez.

§ 2. *Grand canal de Suez à Péluse.*

Les nouvelles conquêtes des Européens dans les Indes, la colonisation et les prospérités de leurs anciennes possessions vont opérer une révolution prochaine plus favorable au commerce que la découverte de l'Amérique.

Au delà de l'Atlantique, il fallait détruire ou asservir une population sauvage, étrangère aux arts, conquérir des déserts, et attendre du travail des siècles des produits hors de proportions avec les immenses sacrifices en argent et en hommes faits par les Européens.

Dans les Indes et en Chine, au contraire, à l'aide d'un climat fertile, et sous un ciel heureux, une population innombrable, façonnée au travail et à la servitude, produisant de tout abondamment et à bas prix, offre au commerce d'Europe un mouvement extraordinaire de marchandises à importer et à exporter.

Ainsi, quelque condamnables que soient le prétexte et le but de l'invasion de la Chine, la conquête probable des côtes chinoises amènera la franchise des ports et des populations, et va rendre plus florissant le commerce d'Orient et des Indes.

Le nombre des navires employés à la navigation entre l'Europe et les Indes augmentant prodigieusement, l'ouverture directe pour les grands vaisseaux d'un canal entre la mer Rouge et la Méditerranée, devient une entreprise d'un intérêt européen et universel, et ce canal devrait être la base du droit public des nations, selon le vœu de M. Tott (Mémoires sur les Turcs).

Le canal que nous proposons est plus facile encore que celui du Caire à Suez, qui serait envisagé comme une branche de cette navigation artificielle.

Le canal projeté aux limites de l'Égypte, de la mer Rouge à la Méditerranée, suivrait la plus grande pente et la plus courte distance, et l'ancien lit du courant de la mer Rouge, tombant autrefois dans la Méditerranée, serait indépendant du canal du Caire à Suez; en voici les motifs:

1° Si la branche des lacs Amers à Péluse était alimentée par le Nil, cette dérivation appauvrirait le fleuve et nuirait à la fertilité des provinces; pendant l'étiage du Nil, les eaux seraient peu abondantes, et la navigation languissante.

2° Les eaux du Nil porteraient à la mer du sable et des vases qui formeraient les atterrissements et rendraient l'entrée du port difficile.

3° L'alimentation s'opérant par les eaux limpides de la mer Rouge, dont le volume est sans limites, on opérerait des chasses puissantes qui ouvriraient une passe profonde et l'entretiendraient en les renouvelant fréquemment.

4° Le biez supérieur du canal à grandes dimensions étant rempli à chaque marée haute, serait employé à donner des chasses dans la mer Rouge, et à ouvrir un passage d'une assez grande profondeur pour l'entrée des grands navires.

5° Ce canal étant indépendant de celui de Suez au Caire, serait déclaré franc et ouvert aux bâtiments de toutes nations.

Le canal de Suez à Péluse et Tinéh, de 20 mètres de largeur de

plafond, de 10 mètres de hauteur du plafond aux digues, et de 8 mètres de tirant d'eau, aurait à la surface de l'eau 60 mètres de largeur; il pourrait recevoir les plus grands navires.

On pourrait encore porter le tirant d'eau à 9 mètres, les digues ayant deux mètres au-dessus de la ligne d'eau.

Plus tard, en rechargeant les digues, et creusant encore le premier biez, on obtiendrait jusqu'à 12 et 14 mètres de tirant d'eau.

A ce canal viendrait s'embrancher, au-dessous du lac de Thaubastum, le canal du Caire à Suez., au-dessqus du premier sas, afin qu'au point de jonction les eaux du Nil soient plus élevées, et que celles de la mer ne puissent se déverser dans le canal du Caire à Suez, alimenté par les eaux du Nil, et les corrompre.

Le canal de Suez à Péluse, que nous appellerons maritime, est également facile, soit que la différence des deux mers ait 9 mètres, comme les ingénieurs français l'ont trouvé; ou soit qu'elle se trouve réduite à 6 mètres ou 5 et au-dessous.

La marée ordinaire ayant 2 mètres à Suez, fournit, dans tous les cas, les moyens de donner des chasses puissantes au port de Tinéh de la Méditerranée, et à Suez; seulement, il faudrait établir par des digues de plus astes bassins pour prolonger la durée et l'efficacité des chasses.

Mais, plus la mer Rouge aura d'élévation sur la Méditerranée, et plus on disposera de chasses énergiques aux deux extrémités du canal.

Les rives du canal maritime étant arrosées par les eaux du Nil, du Caire à Suez, seraient défendues par une riche végétation contre les envahissements des sables.

Dans le cas où les courants attaqueraient les parties trop sablonneuses des talus, on les garantirait par un revêtement en briques cuites au soleil, qui coûtent peu et qui résistent longtemps, comme l'expérience l'atteste, sur divers canaux d'Égypte.

La dépense évaluée, d'après le prix d'Europe, pourrait être portée à 12 millions y compris le canal latéral destiné à conduire les eaux potables du Nil à Péluse et dans le nouveau port, et des aqueducs construits dans les digues dans le même but de fournir des eaux potables et de rendre les talus des digues fertiles et garantis de l'action des vents; mais les frais de

construction dans le désert en triplent et en décuplent certaines dépenses.

La grande difficulté matérielle à vaincre pour ouvrir ce canal est le manque d'eau, d'ouvriers, de matériaux; le tracé parcourant, sur toute son étendue, un désert, on serait forcé d'apporter, sur place, d'Alexandrie ou d'Europe, les portes des écluses toutes taillées, et de faire venir d'Europe les chefs ouvriers exercés aux ouvrages de cette nature.

§ 3. *Du port de Tinéh, en avant de Péluse.*

Le canal de la mer Rouge à Péluse serait sans utilité, si on ne trouvait à son embouchure, dans la Méditerranée, un port ayant au moins la même profondeur que le canal.

On sait que sur cette rive de la Méditerranée la plage s'allonge, et que les vaisseaux ne peuvent approcher des bords.

Déjà, 48 ans avant J.-C., Pompée, fuyant en Égypte, ne put aborder à Péluse; il fut forcé de quitter son navire à une grande distance de la rive et d'arriver en barque, et fut assassiné en débarquant à la vue de son fils et de ses soldats, trop éloignés pour le défendre.

Avec le temps, sans doute, les rives et la mer se sont de plus en plus envasées, et il faut aller au loin chercher un mouillage suffisant.

Telle est aussi la position des ports de Dunkerque et des Pays-Bas, où l'on est parvenu à creuser des passes profondes, et à faire arriver des vaisseaux de douze cents tonneaux par le moyen de chasses beaucoup moins énergiques que celles dont on pourra disposer en avant de Péluse.

Lorsque par une clause d'un traité le port de Dunkerque fut comblé, les négociants de cette place ouvrirent le canal maritime de Mardick, construisirent des écluses de chasse en ce point, et après quelques chasses, ouvrirent une passe assez profonde pour faire entrer dans le canal des vaisseaux de mille tonneaux et des frégates armées.

Le port d'Ostende a été ouvert, et son chenal est entretenu avec le jeu des eaux lancées par des écluses de chasse qui agissent à près d'une demi-lieue en mer.

L'action des chasses serait bien plus puissante sur la plage de la Méditerranée, dont la marée est presque nulle et la vase du fond très-mobile.

Avec des jetées coffrées établies sur deux mille mètres de longueur en mer, et terminées par des écluses de chasse, en quelques semaines, on ouvrirait une passe profonde par des chasses, et on ferait entrer dans le canal de vaisseaux de commerce de douze cents tonneaux.

Les chasses des eaux de la mer Rouge pourraient être même employées pour le creusement du canal ; le creusement étant fait jusqu'au delà du lac de Thaubastum, on construirait en ce point un sas pour racheter la pente, et des écluses avec portes de chasse pour creuser le lit du canal et éviter en partie la main-d'œuvre; plus tard, on élèverait des digues avec les déblais du sol des environs.

On marcherait ainsi en descendant vers la Méditerranée avec le flot des eaux de la mer Rouge habilement dirigées et servant de pionniers.

Le canal ouvert serait employé au transport des pierres tirées des montagnes vers Suez, d'une excellente qualité.

Mais ces travaux supposent que le canal du Caire à Suez est rétabli ; que les lacs Amers sont remplis d'eau douce, et que ces contrées sont rendues habitables par l'abondance des eaux du Nil, qu'on peut d'ailleurs y faire arriver par des travaux de quelques mois de durée.

D'après cet exposé, on ne doit pas craindre, mais souhaiter, que la mer Rouge soit plus élevée et beaucoup plus élevée que la Méditerranée, puisque cette surélévation procurera des chasses d'une si grande énergie qu'on parviendrait, en lui donnant une autre direction, à couper les monticules de dunes de sable, à les pousser dans le lac Menzaleh, et à le combler en partie par des atterrissements.

On a donc la conviction que pour créer un excellent port en avant de Péluse, il suffirait de pousser en mer des jetées en sable bordées en pierres, assez larges pour y construire des magasins, et assez prolongées pour ouvrir une passe profonde par des chasses jusqu'au mouillage des navires.

CHAPITRE VI.

DES BARRAGES DU NIL POUR ASSURER LA NAVIGATION DE SES BRAS, LES IRRIGATIONS DES CAMPAGNES ET LA SALUBRITÉ DES RIVES DE LA MÉDITERRANÉE.

§ 1. *État actuel des bras du Nil, et de leur embouchure dans la Méditerranée, et conséquences de cet état.*

La Basse-Égypte, le delta du Nil, forme un demi-cône renversé, allongé, dont le sommet est au Caire, à la pointe de la dernière montagne. Sa forme ressemble au dépôt des torrents des Alpes, qui roulant des pierres, les dépose à leur embouchure dans les vallées principales, lorsque les eaux s'étendent, se divisent et perdent leur vitesse et leurs forces.

La Basse-Égypte, d'un sol mêlé de sable et d'argile, n'a ni ruisseaux, ni sources. Partout où le Nil n'arrive pas, le terrain est stérile et inhabitable comme le désert; la fécondité commence à la ligne des inondations, et s'accroit selon leur intensité et leur durée. Le Nil est la providence de l'Égypte.

Les travaux des dérivations du Nil, qui remontent à la plus haute antiquité, ont été conçus avec ensemble et habileté.

Sept branches principales, partant au-dessous du Caire, embrassaient le Delta par mille rameaux, faisaient arriver, circuler les eaux du fleuve, comme le sang dans le corps humain.

Mais les invasions fréquentes des divers conquérants, des guerres intestines et la servitude, ont souvent entraîné l'abandon des ouvrages. La disette, la famine et la mortalité détruisaient promptement la portion des habitants que le sol reconquis par le désert ne pouvait nourrir.

Dans les temps de la meilleure administration de l'Égyte, les écluses à sas n'étant pas encore découvertes, les ouvrages exécutés ne pouvaient

donner qu'une irrigation encore limitée, et surtout qu'une navigation incomplète.

Les campagnes, près des embouchures des bras du fleuve, furent en partie telles qu'elles existent encore; de vastes marais tour à tour recouverts par les eaux du Nil pendant les crues, et par les flots de la Méditerranée pendant les tempêtes; les eaux tantôt salées et tantôt douces, à quelques mois de distance, faisaient périr les plantes et les poissons soit de mer, soit d'eau douce, et engendraient, comme ils occasionnent encore, des maladies pestilentielles, lorsqu'ils se séchaient dans les mois d'étiage du Nil.

Pendant les crues, le Nil impétueux, déplaçant, refoulant l'eau de la mer, se conserve pur et reste potable à une grande distance en mer; dans les temps d'étiage et par les tempêtes, les flots de la Méditerranée remontent les bras du fleuve d'un faible volume, et en rendent les eaux saumâtres et insalubres.

Telle est la principale cause des maladies épidémiques, pestilentielles qui désolent l'Égypte, et qu'on doit considérer comme l'une de ses grandes plaies.

Sur le cours du Nil, le fleuve et les canaux de dérivation étant en général fort encaissés, on était forcé d'employer, et on emploie encore maintenant, plusieurs milliers de bœufs, dans chaque province, pour élever les eaux du fleuve sur les terres adjacentes. Le Nil ne recouvre naturellement le terrain qu'à quelques lieues des prises d'eau, lorsque le sol s'abaisse au-dessous de son niveau.

Les coupures des dérivations du Nil appauvrissant le fleuve, la navigation n'a lieu, pendant six mois, que pour des barques d'un faible tonnage, et le halage par chevaux n'est possible que sur de faibles longueurs.

§ 2. *Barrages sur les branches du Nil.*

Les barrages projetés sur le Nil doivent satisfaire, par leur ensemble, à trois conditions principales :

1° Empêcher l'invasion des eaux de la Méditerranée dans les lacs du littoral et dans les bras du fleuve.

2° Conduire les eaux du Nil sur tout le sol égyptien, plus bas que le niveau des grandes inondations, et augmenter ainsi l'étendue des terrains fertiles.

3° Perfectionner la navigation des branches du Nil, la rendre permanente, régulière et facile pour les plus gros navires.

Nous expliquerons le projet qui remplirait ces divers buts en prenant pour exemple la branche de Rosette.

Il serait établi, près de l'embouchure de ce bras à la mer, un barrage éclusé avec double sas pour le passage des navires de diverses grandeurs, et avec des bassins et écluses de chasse latérales à portes tournantes pour approfondir le chenal. Ce barrage empêcherait l'invasion des eaux de mer, donnerait à l'amont un tirant d'eau suffisant au Nil pour le passage des grands navires, et permettrait l'arrosage des campagnes voisines.

Chaque barrage créant une chute, on emploierait la puissance des eaux du Nil à faire mouvoir des machines hydrauliques destinées, soit à dessécher les lacs et à les rendre à l'agriculture, soit à procurer une force motrice à des moulins à blé et à diverses autres usines.

A l'aval de l'embouchure du canal de *Rhamânieh* à Alexandrie, on construirait un second barrage ayant la même destination et les mêmes avantages.

Entre *Rhamânieh* et le Caire, on établirait deux autres barrages pour racheter la pente du fleuve ; le premier serait placé à *Benoûfut* et le second à *Terranéh*.

La pente du fleuve du Caire à la mer, à l'étiage, étant de 5m.11, serait rachetée par les quatre barrages éclusés, en donnant à chacun une chute moyenne de 1m.23.

Si, à côté de chaque barrage, on construisait un déversoir fixe, ayant deux fois la largeur du fleuve, et son couronnement à 1m.50 au-dessus de la ligne d'étiage, les grandes crues ayant au Caire 12m.69 au-dessus de la Méditerranée, recouvriraient les déversoirs des barrages fixes, le niveau des inondations n'éprouverait aucune surélévation appréciable par l'effet des barrages, et dont les villages à l'amont pourraient souffrir.

Par ces divers travaux exécutés sur chacun des bras du Nil, plusieurs des conditions du problème général seraient déjà remplies ; la mer ne remonterait plus dans les bras du Nil ; le chenal de chaque port serait approfondi; le littoral de la mer serait cultivable; les branches du fleuve auraient partout, pendant l'étiage, 1m.23 de plus de tirant d'eau, qui, ajouté à celui de l'étiage, donnerait un mouillage suffisant pour recevoir, en toute saison, des navires de 600 tonneaux.

Ces barrages serviraient aussi à donner à tous les canaux de dérivation un tirant d'eau de 1m.23 de plus, ce qui permettrait d'arroser directement beaucoup de terrains maintenant incultes.

Pour satisfaire à la dernière condition, la plus importante, l'arrosage direct des campagnes, on élèverait le couronnement des écluses au-dessus des plus grandes crues, afin d'assurer en tout temps le passage des navires; et on établirait sur les barrages fixes dont il a été fait mention, un barrage mobile, afin de soutenir les eaux du Nil à un niveau déterminé, qu'on élèverait à volonté, même jusqu'au niveau des grandes crues.

Après la canalisation des branches principales du Nil, on entreprendrait sur les autres dérivations des barrages semblables, qui procureraient les mêmes avantages, savoir : le refoulement des eaux de la mer, le creusement des petits ports, le desséchement des lacs du littoral, leur fertilité et leur salubrité, le perfectionnement de la navigation, la création de beaucoup d'usines ayant pour forces motrices des roues hydrauliques ; enfin et surtout l'arrosage direct et continu de toutes les campagnes de l'Égypte, maintenant en partie envahies par les sables du désert.

Nous avons confiance dans le succès de semblables projets parce que nous avons fait construire des ouvrages analogues, non sur un fleuve comme le Nil, mais sur l'Escaut, la Sambre, etc., rivières où les difficultés étaient aussi grandes, et où le but qu'on se proposait a été complétement rempli avec des dépenses modérées.

§ 3. *Du mode de construction et des dépenses des barrages du Nil.*

Les auteurs d'ouvrages remarquables, et qui font autorité dans les lettres et les sciences, ont publié, sur les barrages nouveaux entrepris sur le

Nil, des documents qui donneraient à penser, comme ces écrivains, que ces travaux doivent être d'une dépense excessive et d'un succès fort incertain.

Après une longue étude de projets de barrages, de canalisation et de dérivation du Nil, nous ne partageons pas leur pressentiment.

Nous avons sous les yeux le profil du Nil dans la vallée de *Syout*, au-dessus du Caire, où les eaux du fleuve sont réunies dans un seul lit. Pendant l'étiage, le fleuve a 380 mètres de largeur, 700 mètres de section, et donne 670 mètres cubes par seconde, en supposant une vitesse de 1 mètre; ou 1,000 mètres cubes par seconde, avec une vitesse de 1 mètre 35 centimètres par seconde, qui paraît trop forte d'après le calcul des pentes et de la surface.

Il est à remarquer, toutefois, que le temps du plus bas étiage est très-court.

A 1,000 mètres cubes par seconde, le volume des eaux dépensées en 24 heures est de 86,400,000 mètres cubes. Ce volume n'est que moitié de celui de la Seine dans le temps de ses grandes crues, et les dépenses des barrages à construire sur le Nil ne s'élèveraient pas à trois fois la dépense des barrages sur la basse Seine.

Le Nil serait réparti de nouveau entre ses sept branches principales, anciennes, recreusées et endiguées, pour vivifier toutes les provinces du Delta, et reconquérir sur le désert les vastes terrains cultivables qu'il a envahis depuis l'ensablement des canaux. Les barrages à construire sur chaque branche sont des travaux aussi faciles, aussi peu coûteux que ceux de l'Escaut et de la Sambre, en France, et des bras du Rhin dans les Pays-Bas.

Toutefois, en Égypte, des dispositions nouvelles, justifiées par l'expérience, doivent être adoptées pour diminuer les frais de construction, et augmenter la solidité des ouvrages.

La Basse-Égypte et toute la vallée du Nil dans la Haute-Égypte, et le lit du fleuve, étant formés d'alluvion, d'un limon mêlé de sable, des travaux hydrauliques fondés sur pilotis coûteraient des sommes excessives, et n'auraient pas une suffisante solidité. Il faut, surtout en Égypte, éviter les ouvrages d'art, qui exigent l'emploi d'ouvriers très-exercés, très-rares, même en Europe, et demandent des matériaux de choix, extraits de carrières éloignées et d'un prix excessif en raison des frais de transport.

On épargnerait une grande partie des dépenses d'argent et de temps, en fondant les barrages sur béton, au moyen de dragages dans le limon et sans épuisement. On donnerait aux fondations beaucoup d'empatement, pour prévenir les affouillements.

L'Égypte fournit abondamment tous les matériaux nécessaires à ces constructions, que les ouvriers du pays, bien dirigés, exécuteraient avec économie. La couche du béton coulé embrassant tout le lit, serait élevée jusqu'à 50 centimètres en contre-bas de la ligne d'étiage, et couronnée par une maçonnerie générale en pierres de taille, s'élevant à 1 mètre 23 centimètres au-dessus de l'étiage.

Dans cette maçonnerie serait encastré le barrage mobile, fermant avec des vannes ou poutrelles, et destiné à soutenir les eaux jusqu'au niveau fixé et même jusqu'à la hauteur du Nil.

On doit faire remarquer : 1° que le Nil ne gèle jamais, qu'il ne charrie point de glaces, et qu'ainsi les poteaux montants des barrages mobiles ne seraient point exposés à des avaries dans les crues; 2° que la longueur des barrages étant double de la largeur du Nil, on peut fonder le barrage presque à sec, en commençant les ouvrages hors du lit actuel; 3° que les inondations artificielles seraient réglées et renouvelées à volonté.

Chaque barrage ainsi construit ne coûterait pas au delà d'un million de francs, terme moyen; les plus grands, deux millions, et les plus nombreux, 200,000 francs; mais le choix des emplacements, fort important, ne peut manquer d'exercer une grande influence sur les résultats et sur les dépenses, et il exige une expérience consommée des travaux hydrauliques.

Avec les barrages successifs proposés, le système d'arrosage ancien ne serait point changé, on n'aurait pas à creuser des dérivations nouvelles, on profiterait de tous les canaux existants, on ferait le curement des anciens canaux, qui distribueraient les eaux du fleuve sur toutes les campagnes; on n'occasionnerait aucune perturbation; enfin, et surtout, on mettrait à profit la totalité des eaux du fleuve.

Les barrages du Nil, dans la Haute-Égypte, sont plus faciles encore à exécuter que sur les bras du Nil dans la Basse-Égypte. Les matériaux étant

sur place et de la meilleure qualité, les barrages, construits d'après le même système, auraient aussi pour résultats de doubler l'étendue des terrains cultivables arrosés.

Les emplacements les plus convenables pour établir des barrages éclusés, sont déterminés par la nature et par les sinuosités du fleuve.

On ouvre une dérivation entre deux points rapprochés des coudes du lit; on établit à sec les ouvrages en maçonnerie de prise d'eau, et la moitié du barrage éclusé, dont le radier est descendu au niveau du fond du lit. Le travail achevé, on fait passer le fleuve pendant l'étiage dans ce nouveau lit suffisamment élargi, et ensuite on établit avec facilité le barrage dans le lit principal, qui n'a plus qu'un faible tirant d'eau.

On remarquera de nouveau que, près de chaque barrage, les chutes d'eau donnent une puissance hydraulique considérable, qui peut servir de moteur à des moulins à blé et à un grand nombre d'usines, dont l'Égypte manque absolument.

Ces ouvrages, en outre, élevant directement les eaux, permettraient de supprimer les cinquante mille bœufs ou ânes employés à monter les eaux des petits canaux sur les terrains à arroser.

Les productions de l'Égypte doubleraient, et sa population, maintenant de trois millions d'âmes, pourrait s'élever à six millions, comme aux époques de la plus grande prospérité de ce royaume.

CHAPITRE VII.

DESSÉCHEMENT DES LACS DU LITTORAL DE LA MER. — ASSAINISSEMENT DE L'ÉGYPTE. — CULTURE DES POLDERS ÉGYPTIENS.

§ 1. *Desséchement des grands lacs d'Égypte.*

Le 8e mémoire, sur les beaux travaux de desséchement de la mer de Haarlem, donne, sur les entreprises de cette nature, des renseignements fort importants recueillis par des savant ingénieurs néerlandais les plus expérimentés dans cette spécialité.

Il faut d'abord envelopper le lac à dessécher d'un canal de ceinture avec ses deux digues, plus hautes que le niveau le plus élevé des eaux environnantes. On évite ainsi l'introduction des eaux de pluie, des bras du Nil et des flots de la mer.

Le canal navigable de ceinture est destiné à transporter les produits du sol, et surtout à fournir des eaux du Nil pour l'irrigation des terrains desséchés, et pour les besoins des habitants des nouveaux villages qui seront établis dans l'enceinte des polders égyptiens.

Sur le littoral de la mer on se bornera à construire une seule digue ayant un couronnement plus élevé que les flots et d'une largeur de 25 mètres.

Sur le couronnement régnera un petit canal d'irrigation de 5 mètres de largeur pour assurer une perpétuelle végétation sur les digues qui seront plantées et mieux défendues contre les vagues et les vents.

Les digues longeant la mer donneront passage à des canaux de desséchement fermés par des écluses avec double paire de portes busquées, pour empêcher l'irruption des eaux de la mer, pendant les tempêtes, et servir à l'écoulement des eaux des polders dans les temps favorables.

Les grands lacs seront divisés par des digues intérieures longitudinales

et transversales, pour former, par des compartiments, des polders distincts et non solidaires, et prévenir un désastre général dans le cas de la rupture d'une digue.

Le sol de la plus grande étendue des lacs étant au-dessus du niveau de la mer, sera desséché par les canaux d'écoulement tombant dans la mer et fermés par des écluses.

Les parties basses des lacs n'étant en contre-bas du niveau de la mer que $0^m.30$, et au plus 1 mètre et $1^m.20$, seront desséchées à l'aide de machines à feu.

La force d'un cheval de vapeur élève à 1 mètre 75 kil. par seconde, ou seulement 50 kil. effet utile, et déduction des pertes par frottement et autres.

Une machine à feu de 100 chevaux élèvera donc 5,000 kil. ou 5 tonneaux d'eau par seconde, et en vingt-quatre heures $86,400 \times 5 = 432,000$ tonneaux ou mètres cubes.

Puisque la hauteur d'eau à épuiser est moindre d'un mètre, on peut compter un mètre de hauteur totale. Ainsi, en un jour la machine à feu de 100 chevaux desséchera 43 1/5 hectares, et en un an 15,768 hectares, ou près de 10 lieues carrées de 4,000 mètres.

1° Le lac Mahdych ou d'Aboukyr, n'ayant que 14,000 hectares, serait desséché en moins d'un an, et par une seule machine de 100 chevaux.

2° Le lac Maryout, ancien lac Maréotis, serait desséché par le soleil en une année. Le sol de ce lac a été longtemps cultivé; on y comptait plus de cent villages. L'armée anglo-turque, faisant le siége d'Alexandrie, rompit les digues en 1801, et depuis ce temps le terrain est inondé.

3° Le lac d'Edkou a son sol généralement plus élevé que le niveau de la mer, il est alimenté par les eaux du Nil. Après l'établissement d'un canal et d'une digue de ceinture, il serait à sec en moins d'un an, par l'écoulement des eaux et l'évaporation si rapide sous le ciel sans nuage et brûlant de l'Égypte : sa superficie est de 34,000 hectares.

4° Le lac Bourlos, qui s'étend entre deux bras du Nil sur 25 lieues de longueur, a 112,000 hectares de superficie.

Après l'établissement du canal et des digues de ceinture et des canaux éclusés d'écoulement, il ne resterait que le quart à dessécher par des

machines; on en construirait trois de la force de 100 chevaux chacune

5° Le lac de Menzaleh, dont le desséchement se lie avec le projet du canal de Suez à Péluse, est le plus étendu. Il va de Damiette jusqu'aux ruines de Péluse ; il a 84,000 de longueur sur 22,000, et sa surface est de 184,000 hectares. Le sol est généralement plus élevé que celui de la mer, et le desséchement serait opéré sur la presque totalité en une année, au moyen du canal avec digues de ceinture, qui empêcherait à volonté les inondations du Nil, et à l'aide des canaux intérieurs éclusés d'écoulement.

Cependant, pour plus de garantie et de promptitude, on construirait quatre machines à vapeur de la force de 100 chevaux, pour l'épuisement des parties basses.

6° L'étang des Dattes, *Birkal-el-Balak*, est plutôt un marais qu'un lac, qu'on peut mettre à sec en l'isolant du lac Menzaleh, qui lui déverse ses eaux dans le temps des crues du Nil; sa surface est de 13,000 hectares. Le desséchement s'opérerait par l'évaporation, et en quelques mois, après l'exécution des travaux d'endigage et d'écoulement des eaux.

7° Le lac Sebakah Bardoual, autrefois le lac Sirbon, est situé à l'est des ruines de Péluse, et dans le voisinage d'El-Arisch, le long de la côte maritime.

Ce lac se nomme aussi Barathrum, qui veut dire abîme, parce que la croûte de la surface a quelque solidité apparente; mais au-dessous la vase est profonde, et les voyageurs qui s'exposent à le traverser périssent ordinairement.

Une machine de la force de 100 chevaux serait construite pour dessécher complétement le lac, et rendre salubres les environs de Péluse.

D'après ce qui précède, on pense qu'avec des canaux de ceinture, pour garantir les irruptions, dans les polders, des eaux du Nil et de la mer, et des canaux d'écoulement, et avec huit ou dix machines à vapeur de la force de 100 chevaux, on opérerait dans un an le complet desséchement de tous les lacs d'Égypte longeant la mer. On obtiendrait ainsi une surface cultivable et fertile cinq fois plus étendue que le Rhynlande, où l'on compte les villes les plus commerçantes du continent et près d'un million d'habitants.

§ 2. *Des machines à feu pour l'épuisement des eaux des lacs.*

La différence de niveau entre le fond des lacs à dessécher et le niveau de la mer, n'étant pas même d'un mètre, il est préférable d'employer des roues à palettes, que les machines à feu font mouvoir. La perte de force n'est pas alors, comme on l'a supposé, d'un tiers, mais seulement d'un quart.

Les machines seraient conservées et seraient employées à enlever les eaux du Nil, qu'on ferait entrer dans les polders pour dissoudre les sels cristallisés de la surface, et rendre plus tôt féconds les terrains desséchés.

§ 3. *Assainissement de l'Égypte.*

Le désert et la Haute-Égypte sont très-sains, et on a constaté que les maladies de poitrine y sont inconnues, et que les poitrinaires étrangers qui viennent à temps habiter la Haute-Égypte guérissent.

Mais près des marais, l'air est vicié par l'intermittence des inondations du Nil et de la mer, et du desséchement qu'opère un soleil brûlant.

Dans cette alternative, les plantes marines et les plantes d'eau douce périssent également et corrompent l'air à une grande distance. De là naissent les maladies endémiques, la fièvre jaune, la peste.

Lorsque le niveau des eaux des marais est invariable, les abords sont sains; mais, dans un climat aussi chaud, cette uniformité ne pourrait être maintenue que par une alimentation constante. Il y aurait alors, pour obtenir ce résultat, une grande dépense des eaux du Nil sans produit. Il est préférable de mettre à sec tout le sol des lacs, et de l'arroser par des canaux, comme dans la Haute et Moyenne-Égypte, et dans les provinces de la Basse-Égypte se rapprochant du Caire.

§ 4. *Culture des polders égyptiens.*

Les lacs sont supposés enveloppés de canaux et de digues de ceinture, et coupés par des canaux, les uns d'irrigation, les autres d'écoulement.

Le sol est partout salubre et fertile comme celui des provinces de la Moyenne-Égypte.

Pendant les crues du Nil on fait arriver un volume du fleuve suffisant pour détremper le terrain à une grande profondeur; ensuite ces mêmes canaux amènent des eaux pour l'irrigation des terrains cultivés et les besoins des villages.

Pour assurer le succès de ces entreprises, il faudrait donner la concession des lacs et des abords à des compagnies européennes, qui feraient venir des ouvriers hollandais, les plus habiles dans les travaux de desséchement et de culture des polders.

Les terrains des lacs desséchés seraient les plus précieux de l'Égypte, en raison du voisinage de la mer, de la facilité des transports et de la fertilité du sol; les arrosages étant mieux assurés que dans les parties plus élevées, où la pente étant plus forte, les eaux du fleuve s'écoulent avec plus de rapidité.

Le sol de l'Égypte convient aux plantes oléagineuses, dont les récoltes abondantes donnent de grands bénéfices.

Les colons des Pays-Bas parviendraient en peu d'années à rendre ces contrées désolées les plus belles et les plus riches du littoral de la Méditerranée; mais on ne pourrait les décider à s'y établir qu'en leur accordant des garanties, sans lesquelles on ne peut espérer ni sécurité, ni prospérité, ni émigration.

Quelque brûlant que soit le soleil dans ces contrées, de laborieux et intelligents cultivateurs des Pays-Bas sauraient féconder ces marais comme ceux des îles de Java et de Sumatra.

Le succès du desséchement, de l'assainissement, de la culture des lacs d'Égypte exige donc des institutions analogues à celles des Pays-Bas; et l'importance européenne que va prendre l'Égypte, comme principale route des Indes, doit donner ces résultats.

CHAPITRE VIII.

AVANTAGES DU CANAL MARITIME DE SUEZ A PÉLUSE.

Le commerce entre l'Asie et l'Europe se faisait autrefois par l'Égypte; mais la navigation de la mer Rouge était lente et périlleuse en raison de la violence et de la constance des vents, du nombre des écueils, et de la barbarie des peuples du littoral; les vaisseaux à voiles n'effectuaient qu'un voyage par an, et sur dix expéditions, on comptait un et plusieurs naufrages.

Les transports des marchandises se faisaient de préférence par caravanes à travers les déserts d'Égypte et d'Arabie et coûtaient des frais excessifs.

Depuis la découverte du cap de Bonne-Espérance, les vaisseaux d'Europe ont pris cette direction, et le passage de l'Égypte a été presque abandonné.

Mais la route du Cap oblige les navires d'Europe et d'Amérique qui se rendent dans l'Inde de passer deux fois la ligne, de subir les chances des maladies, des longs calmes, des vents contraires, et de parcourir une distance double, triple et même décuple; de là les frais excessifs, et la surélévation du prix des marchandises.

La découverte de la navigation à la vapeur est destinée à ouvrir, de nouveau, le passage de l'Égypte au commerce des Indes et d'Europe, et le rendre plus actif et plus florissant que par la ligne du Cap.

La distance, par exemple, de *Marseille* à *Aden*, de 1450 lieues, pourrait être parcourue par des bateaux à vapeur en quinze jours, en traversant le canal maritime de Péluse à Suez; en épargnant une différence de trajet de trois mille lieues et de trois mois.

Cette économie serait plus grande encore pour les navigateurs d'Italie, de la Grèce et des ports de la Turquie. Ainsi de Constantinople à Suez la distance serait par le nouveau canal de 320 lieues, et par le Cap et la mer Rouge de 6200 lieues, c'est-à-dire dans le rapport de 1 à 20.

L'ouverture du canal maritime ne donnerait pas seulement une navi-

gation plus courte et plus prompte, mais elle réduirait les frais de la navigation à vapeur sur la mer Rouge et celle des Indes. Des bateaux à voile venant de la Méditerranée et passant dans la mer Rouge par le canal approvisionneraient en combustibles les ports de la mer Rouge.

Sur cette ligne de navigation entre les États d'Europe et les Indes, les ports de la Méditerranée, de la mer Rouge et du golfe d'Arabie, étant très-rapprochés, les vaisseaux à vapeur n'auraient à prendre de combustible que pour quelques jours; ils auraient donc des chargements en marchandises plus considérables; le fret serait moins réduit, et par là encore le commerce deviendrait bien plus actif.

Le canal maritime de Suez à Péluse, alimenté par la mer Rouge, traversant les déserts, éloignés en tous sens à plus de 15 lieues du canal, et généralement à plus de 50 lieues d'un point habité, séparerait l'Égypte de la Syrie, fermerait les deux pays aux courses des Arabes et préviendrait de nouvelles guerres.

Cette navigation étant établie, les ports de Marseille et de la Méditerranée seraient plus rapprochés de Bombay et des Indes que de New-York et des autres ports de l'Amérique du nord; leur commerce prendrait une extension extraordinaire.

Une population de trois cents millions d'âmes en Asie produisant à bas prix un excédant considérable de marchandises consommées en Europe, les peuples d'Europe les obtiendraient en plus grande abondance et à meilleur marché.

Presque toutes les puissances d'Europe ne communiquent avec leurs possessions dans les Indes que difficilement, chèrement. Après l'ouverture du canal, elles donneraient un plus grand développement à leurs colonies, le voyage ne demanderait plus qu'un mois au lieu de cinq ou six, et on éviterait le double passage de l'équateur.

Par ces motifs, le canal maritime de Suez à Péluse opérerait, nous l'avons dit, une révolution commerciale aussi importante que la découverte des Amériques ou du passage du cap de Bonne-Espérance. Le tableau ci-joint fera connaître la différence des distances des deux routes par le canal maritime et par le cap de Bonne-Espérance.

Tableau des distances en lieues de 4,000 mètres des ports d'Europe et d'Amérique aux ports des Indes Orientales par le canal de Suez et par l'Atlantique.

INDICATIONS DES PORTS D'EUROPE et D'AMÉRIQUE.	PORTS DES INDES ORIENTALES ET DISTANCES EN LIEUES DE QUATRE MILLE MÈTRES.																							
	SUEZ			MOKA			BOMBAY			MADRAS			CALCUTTA			JAVA			ILE BOURBON			CANTON		
	Par le canal de Suez.	Par l'Atlantique.	Différence.	Par le canal de Suez.	Par l'Atlantique.	Différence.	Par le canal de Suez.	Par l'Atlantique.	Différence.	Par le canal de Suez.	Par l'Atlantique.	Différence.	Par le canal de Suez.	Par l'Atlantique.	Différence.	Par le canal de Suez.	Par l'Atlantique.	Différence.	Par le canal de Suez.	Par l'Atlantique.	Différence.	Par le canal de Suez.	Par l'Atlantique.	Différence.
	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.
Marseille.	812	5690	4878	1200	5302	4102	2374	5650	3276	3000	5800	2800	3400	6200	2800	3638	5937	2299	2815	4875	2060	4575	6874	2299
Constantinople. . . .	320	6200	5880	700	5800	5100	1800	6100	4300	2500	6300	3800	2900	6700	3800	2100	6400	4300	2300	4875	2575	4000	7300	3300
Odessa.	460	6340	5880	840	5940	5100	1940	6240	4300	2640	6440	3800	3040	6810	3770	3240	6310	3070	2440	5015	2575	4140	7440	3300
Trieste.	780	5990	5210	1165	5600	4435	2340	5950	3610	2960	6100	3140	3365	6500	3135	3600	6230	2630	2780	4675	1895	3530	7174	2644
Malte.	500	5830	5330	890	5440	4550	2062	5800	3738	2700	5950	3250	3100	6350	3250	3325	6077	2752	2500	4500	2000	4390	7000	2610
Cadix.	937	5240	4303	1325	4850	3525	2224	5200	2976	3125	5350	2225	3525	5750	2225	3760	5490	1730	2040	3800	950	4700	6400	1700
Lisbonne.	1187	5490	4303	1575	5000	3425	2500	5350	2850	3375	5500	2125	3775	5875	2100	4010	5615	1605	3190	4015	825	4950	6525	1575
Bordeaux.	1487	5790	4303	1875	5300	3425	2800	5650	2850	3675	5800	2125	4075	6175	2100	4310	5915	1605	3490	4315	825	5250	6825	1575
Le Havre.	1637	5840	4203	1925	5450	3525	2824	5800	2976	3725	5950	2225	4125	6350	2225	4360	6090	1730	3540	4490	950	5300	7000	1700
Londres.	1787	6000	4213	2175	5600	3425	3100	5950	2850	3975	6100	2125	4375	6475	2100	4610	6212	1602	3790	4615	825	5550	7125	1575
Liverpool.	1727	5940	4213	2125	5550	3425	3050	5900	2850	3925	6050	2125	4325	6425	2100	4560	6162	1602	3740	4565	825	5500	7075	1575
Amsterdam.	1777	5000	3223	2175	5600	3425	3100	5950	2850	3975	6100	2125	4375	6475	2100	4610	6212	1602	3790	4615	825	5550	7125	1575
Saint-Pétersbourg. .	2380	6600	4220	2775	6200	3425	3700	6550	2850	4575	6700	2125	4975	7075	2100	5210	6812	1602	4390	5215	825	6150	7725	1575
New-York.	2537	6240	3703	2862	5850	2988	3761	6200	2439	4060	6350	1690	5060	6750	1690	5297	6490	1193	5477	5800	323	6900	7400	1200
La Nouvelle-Orléans.	3487	6490	3003	3825	6100	2275	3724	6450	2720	5825	6000	175	5025	7000	1975	6510	6870	360	5690	6140	450	7450	7650	200

CHAPITRE IX.

L'OUVERTURE ET LA LIBRE NAVIGATION DU CANAL MARITIME DE SUEZ A PÉLUSE DOIT ÊTRE LA BASE DU DROIT PUBLIC DES NATIONS.

§ 1. *Considérations commerciales.*

Les vaisseaux de toutes les nations du monde ont le droit d'arriver d'une part, en face de Suez sur la mer Rouge, et de l'autre vis-à-vis de Péluse sur la Méditerranée.

Entre Suez et Péluse, contrées autrefois peuplées et maintenant parsemées de ruines, règnent le désert, et souvent la peste.

Ces deux mers furent sans doute en communication avant que les derniers cataclysmes aient formé un barrage entre elles. Si cette jonction existait encore, tous les navires de toutes nations auraient le droit de franchir librement le passage, et de naviguer directement entre l'Europe et les Indes.

Les populations de 300 millions en Asie, et de 200 millions en Europe, ont un égal intérêt à l'ouverture du canal maritime.

Lorsque le canal maritime sera ouvert aux navires du plus grand tonnage et aux vaisseaux à vapeur, le nombre des passages dans les deux sens peut être évalué à 4,000 vaisseaux de 500 tonneaux.

Et ensemble de. . . . . 2,000,000 t^x.

Ce qui représente, en portant le prix moyen des marchandises à 1 fr. par kilog., la somme totale de. . 2,000,000,000 fr.

Puisque le trajet se ferait avec une diminution de temps de trois mois, et avec moins de risques, on peut estimer l'économie de l'intérêt de ce capital et des assurances à 3 p. $\frac{0}{0}$; ce qui donne un premier bénéfice

de. . . . . 60,000,000 fr.

En outre, on peut fixer à 40 fr. par tonneau la réduction du fret, c'est donc encore pour 2,000,000 tonneaux une somme de. . . . . 80,000,000 fr.

Les bénéfices directs procurés au monde s'élèvent ensemble à. 140,000,000

Sommes perdues pour les populations ou dont personne ne profite.

Mais en raison même de ces résultats, on ne peut admettre que le passage peut appartenir à une seule nation. Les nations rivales seraient dès lors comme dépouillées des bénéfices de cette importante communication, et le monopole du commerce se trouverait dévolu au pays, seul propriétaire du canal.

La plupart des puissances de l'Europe doivent également souhaiter l'ouverture du canal maritime, et la libre communication pour tous les peuples.

La France, l'Angleterre, les Pays-Bas, la Russie, l'Espagne, le Portugal, le Danemark, ont des colonies dans les Indes. Constantinople possède l'Arabie; et d'autres puissances, les États-Unis surtout, font un commerce avec l'Asie qui augmente progressivement chaque année.

L'économie de la distance ne serait pas pour les États-Unis le plus grand avantage de cette navigation; les navires de l'Union trouveraient, dans la traversée de la Méditerranée, des ports de relâche et des moyens d'échange que n'offre pas la grande navigation par le cap de Bonne-Espérance. Les navigateurs éviteraient de passer deux fois la ligne, et par là les maladies que cette traversée occasionne fréquemment.

Pour apprécier les titres de chaque peuple à une libre navigation, nous présenterons le tableau de leurs possessions et de leur commerce.

§ 2. *Royaume de France.*

L'île Bourbon, la seule possession de la France en Asie, n'a, avec les autres possessions de l'Asie, que 250,000 âmes; mais la France commerce

avec les Indes et la Chine, et surtout avec les colonies asiatiques d'Espagne, de Portugal et des Pays-Bas.

Le passage ouvert, Marseille ne ferait plus venir les marchandises des Indes par navires étrangers qui exportent des produits de son sol et de ses fabriques. Ses vaisseaux iraient directement dans le grand entrepôt de Suez ou dans les ports des Indes ; son commerce deviendrait plus florissant qu'aux époques où ses produits des Indes arrivaient par l'Égypte.

§ 3. *La Grande-Bretagne.*

La population de l'empire anglo-indien est de. .	124,000,000 âmes.	
Dont { territoire de la Compagnie anglaise		80,000,000
Dont { pays soumis à la Compagnie anglaise. . .		44,000,000
Autres possessions du roi d'Angleterre dans l'Inde et dans l'Océanie.	24,000,000	
Total.	148,000,000	124,000,000

Les possessions de la Grande-Bretagne dans les Indes, d'une population six fois plus grande et quinze fois plus étendue que les trois royaumes unis, donneraient à l'Angleterre plus de revenus, et seraient plus facilement administrées et défendues, si la voie nouvelle était ouverte aux navires d'un fort tonnage. Ses relations croîtraient en raison de l'économie du temps du voyage et des frais de navigation.

L'Angleterre est donc plus intéressée que toutes les puissances ensemble à l'ouverture et au libre passage du canal maritime.

§ 4. *Les Pays-Bas.*

La population des îles de Java et des parties des îles de Sumatra, de Bornéo, Célèbes, Timor, Nassau, etc., qui appartiennent au royaume des Pays-Bas, est de. . . . . 10,000,000 âmes.

Mais cette puissance exerce une grande influence sur les royaumes indépendants de ces mêmes îles dont la population est de. . . 1,500,000

Ces possessions, par le génie colonisateur, agricole et commerçant du peuple des Pays-Bas, et à l'aide d'une administration à la fois paternelle, éclairée et ferme, prennent un développement extraordinaire, et deviendront les contrées d'Asie les plus prospères.

Le commerce, entre les Pays-Bas et les îles de Java et de Sumatra, serait peut-être triplé en peu d'années par l'ouverture et la franchise du canal maritime de Suez à Péluse.

On trouverait, d'ailleurs, dans les Pays-Bas, des hommes d'une haute capacité pour contribuer au succès de l'entreprise du canal maritime dont ils seraient les principaux actionnaires et administrateurs.

§. 5. *La Russie.*

La Russie d'Asie, d'une population de 4 millions d'âmes, et d'une étendue plus grande que toutes les possessions anglaises dans les diverses parties du monde, a cent lieues de côtes dans la mer du Sud.

Mais le gouvernement russe ne peut établir de relations par mer entre la capitale et l'extrémité de son vaste empire en Asie.

Le canal maritime étant ouvert, Saint-Pétersbourg se trouverait, par la navigation nouvelle, à la même distance du Kamtchatka, que Londres de Calcutta par la route du Cap; mais les ports de la Crimée ne seraient qu'à moitié de cette distance, et il s'établirait, entre Odessa et la province d'Okhotsk, un commerce considérable, déterminé par la différence des productions et par les relations de ces contrées avec les populations voisines de la Chine.

§ 6. *L'Espagne.*

Les possessions espagnoles, comprenant l'archipel des Philippines et des Mariannes, faibles débris de ses anciennes colonies, ont encore une population de. . . . . 2,640,000 âmes.

En raison de l'admirable position de ces îles en face de la Chine, et sous le plus heureux ciel, le commerce avec l'Espagne pacifiée deviendrait florissant.

L'Espagne est donc intéressée à l'exécution du canal maritime de l'isthme de Suez.

§ 7. *Le Portugal.*

Cette puissance, à qui l'on doit aussi la découverte et la civilisation de beaucoup de colonies, et qui faisait dans les Indes le commerce le plus considérable, n'a plus, dans ses possessions d'Asie et de l'Océanie, qu'une population de. . . . . 650,000 âmes.

Cependant, les relations établies se continuent, augmentent, et tripleraient par la nouvelle communication.

§ 8. *Le Danemark.*

Le Danemark n'a en Asie qu'une colonie d'une population de 35,000 âmes.

Cependant les Danois font un commerce dans les Indes plus étendu que ne fait supposer le nombre des colons.

Ces possessions asiatiques peu considérables se mettant en rapport avec les États voisins, deviennent des entrepôts et des comptoirs fort étendus, dont le commerce prendrait beaucoup de vie par la nouvelle voie plus sûre et plus courte.

§ 9. *L'empire ottoman.*

Les possessions de l'empire ottoman, en Asie, comprennent l'Arabie, les côtes de la mer Rouge, contrées séparées par des déserts. La population en Asie, de cet empire, est de 13,000,000 d'âmes.

La canal maritime abrégerait de 5,000 lieues la navigation entre Constantinople et Moka, par exemple.

§ 10. *Considérations politiques.*

La communication entre les Indes et l'Europe, par l'Égypte, est établie; des vaisseaux à vapeur ont pris possession de la mer Rouge

et du Nil, et font un service régulier entre *Calcutta*, *Bombay*, *Aden* et *Suez*, entre *le Caire* et *Alexandrie*, et entre *Alexandrie* et les ports de la Méditerranée; il ne reste donc de portage et d'obstacle que de Suez au Caire.

La pensée de la conquête du passage de l'isthme a fait éclore de profondes machinations politiques, a suscité des guerres sanglantes, et a menacé des puissances d'Europe d'une nouvelle collision qui aurait entraîné une conflagration générale.

La prétendue intégrité de l'empire ottoman voile le projet de maîtriser l'Égypte par Constantinople, de dominer Constantinople par la diplomatie, et enfin de s'emparer exclusivement du passage de l'isthme de Suez. Ce danger dans un prochain avenir éveille l'attention de toutes les puissances, et présage des catastrophes.

Le sort des armes étant incertain, tous les renseignements de l'histoire doivent conseiller un accord entre les divers États, pour l'exécution du canal maritime, favorable à tous et qui ne peut nuire à aucun.

§ 11. *Motifs politiques du vice-roi d'Égypte de souhaiter le canal maritime.*

Le gouvernement du vice-roi peut être considéré comme une heureuse transition pour les peuples d'Égypte entre la servitude, l'oppression, la misère, et une civilisation européenne.

Par des travaux immenses bien conçus, il a doublé les produits de l'Égypte et l'aisance des populations; par des écoles et des institutions nombreuses confiées aux talents et au dévouement de savants professeurs européens et surtout français, il a formé des jeunes gens instruits dans toutes les carrières civiles et militaires.

Par la gloire des armes, Ibrahim-pacha, le héros de l'Asie, a élevé l'âme des populations, a reconstitué une nation égyptienne.

Quelques coups de canon, dira-t-on, ont pris Saint-Jean-d'Acre; quelques bataillons ont reconquis la Syrie. Mais quel empire dans le monde n'a pas été sujet et n'est pas exposé à de pareilles vicissitudes?

On a vu un grand général, tantôt traversant en fugitif son empire jus-

qu'alors glorieux par lui, et tantôt conquérant presque seul ce même empire, selon les dispositions contraires ou favorables des populations, qui en définitive font la loi, lorsque l'issue des combats ou des événements laissent en leurs mains un pouvoir discrétionnaire.

La Providence, dans ses impénétrables desseins, se plaît, comme dit le saint roi, à abaisser les superbes, à élever les faibles, à ruiner les riches et à enrichir les pauvres; elle se joue des desseins les plus vastes, et en apparence les mieux combinés. Le terme arrivé, une bataille, une révolte, une tempête, une gelée, une maladie, un accident, etc., ont décidé du sort des empires jugés impérissables, et rendu la liberté à cent peuples asservis par une profonde et impitoyable domination.

Les troupes du vice-roi, rentrées en Égypte comme le Nil dans ses canaux naturels après les inondations, ont laissé, comme le fleuve sur son passage, des germes de fécondité. La Syrie, la Palestine, ces saints lieux, renaîtront enfin à la civilisation par l'indépendance.

Le vice-roi, livré sans distraction à l'exécution de ses projets d'amélioration et de civilisation, peut donner à ses États une partie des prospérités et la puissance d'un royaume semblablement placé à l'embouchure d'un fleuve. Les Pays-Bas, dont les institutions réunissent les conditions de stabilité, de durée, et préparent de nouveaux siècles de gloire, sont pour le vice-roi un exemple mémorable à suivre.

Le vice-roi peut rappeler au Caire le commerce des deux anciens mondes et relever les ruines de mille villes ou villages détruits par les guerres et les siècles. Pour atteindre ce but, il doit encourager, favoriser l'entreprise et la franchise du canal maritime de Suez à Péluse, et exécuter lui-même et conserver la propriété exclusive d'un canal, de mêmes dimensions, du Caire à Suez, alimenté par le Nil.

En vain s'opposerait-il à l'ouverture du canal maritime, il est à la limite de l'Égypte et de la Syrie; il ne traverse que des déserts et n'appartient pas plus à l'un de ces royaumes qu'à l'autre. Il n'est donc à aucun.

Maintenant, le trajet des Européens par Suez, le Caire et Alexandrie, d'un profit financier peu considérable, sera la cause de perpétuelles collisions, et plus tard la source de perturbations. Le vice-roi ne peut fonder l'indépendance et la prospérité durable de l'Égypte, qu'en détournant

comme un fléau le passage dans ses États des étrangers et des troupes européennes; autrement chaque puissance solliciterait à Constantinople et obtiendrait des ordres que le vice-roi serait forcé de suivre.

Le vice-roi a subi la loi des combinaisons politiques, qui se renouvelleront avec plus d'intensité à mesure que la navigation à la vapeur par la mer Rouge prendra plus d'activité et d'extension. Plus tard, il ne serait plus que le gardien d'hôtelleries où les étrangers commanderaient en maîtres.

Sa puissance et l'avenir de sa famille seraient plus compromis encore s'il ouvrait le seul canal du Caire à Suez. Les étrangers de diverses nations qui inonderaient l'Égypte auraient entre eux des collisions, feraient naître des occasions de guerres européennes, et prépareraient et exploiteraient les révoltes des habitants.

§ 12. *Motifs politiques du grand sultan d'autoriser le canal maritime.*

Plusieurs possessions de l'empire ottoman sont placées comme une barrière au développement de la civilisation et des prospérités du monde. Les plus grandes puissances en convoitent et s'en disputeront la domination, et broieront les obstacles qui s'y opposent.

La sublime Porte préviendrait les catastrophes politiques en cédant le passage libre de la Méditerranée à la mer Rouge.

Les peuples sous sa domination obtiendraient par cette communication un commerce étendu, une prospérité rapide, une paix profonde et prolongée.

Le sultan qui ferait à l'Europe l'abandon de mille lieues de désert, sans une habitation, sans un arbre et sans eau, serait néanmoins considéré comme le bienfaiteur de l'humanité; il laisserait une mémoire glorieuse, en contribuant au succès de l'entreprise.

§ 13. *Motifs politiques des autres nations d'encourager l'exécution du canal maritime.*

L'invasion récente de la Chine, jugée d'abord avec une juste sévérité par les diverses nations, doit être en définitive féconde en utiles et grands résultats pour les peuples d'Europe.

La liberté du commerce avec une population laborieuse de 170 millions, qui sera la conséquence probable de l'expédition, donnera un nouvel essor à la navigation de chaque peuple d'Europe, et procurera des échanges plus nombreux, à plus bas prix et plus favorables.

L'association d'habitants de tous les États d'Europe, ayant la propriété incommutable, l'exploitation du canal maritime exécuté à leurs frais et périls sous la protection de tous les gouvernements, deviendrait entre eux un lien d'amitié, et contribuerait à prévenir les collisions européennes.

L'entreprise promet donc, outre les bénéfices du commerce, des avantages politiques plus importants.

La zone du canal de deux cents lieues de surface serait pour tous les peuples un terrain neutre, un pays libre pour les opinions politiques et les religions différentes. Ce désert, transformé en pays fertile, habité et commerçant, serait l'asile des réfugiés, des persécutés, dans ces temps de perturbations où les partis, tour à tour vainqueurs et vaincus, ont un égal besoin de protection dans le présent ou l'avenir.

L'association du canal aurait seule le gouvernement, l'administration d'une province créée par elle, et où elle exercerait le pouvoir du bien, sans autorité pour le rendre absolu et arbitraire.

Les institutions particulières seraient dirigées par les plus capables et les plus dignes, choisis par les notables de la nouvelle colonie européenne, et agissant sous la surveillance et la haute protection de tous les gouvernements d'Europe.

CHAPITRE X.

ÉVALUATION DES DÉPENSES DE L'ENTREPRISE DU CANAL MARITIME DE SUEZ A PÉLUSE, ET DE L'ÉTABLISSEMENT DES DEUX PORTS.

§ 1. *Canal du Caire à Suez.*

Le vice-roi d'Égypte prendrait l'engagement d'ouvrir à ses frais, en grande section, le canal du Caire à Suez, et de l'alimenter constamment avec les eaux du Nil, prises à l'amont du Caire, afin que le niveau des eaux du canal à Suez soit au moins à la hauteur de la marée moyenne de la mer Rouge.

Le vice-roi resterait maître du canal du Caire à Suez, toucherait seul les droits de navigation, qu'il réglerait à son gré.

Il assurerait l'alimentation du canal de dérivation du Nil, destiné à fournir Péluse et les campagnes environnantes d'eau douce du Nil. Le volume fourni serait, en toute saison, d'au moins 10 mètres par seconde.

Dans le cas où le vice-roi voudrait charger la compagnie de l'exécution de ce canal, il lui fournirait dix mille ouvriers qui seraient payés, nourris par ce prince, ou il payerait à la compagnie une somme déterminée.

Le canal resterait de même en toute propriété exclusive au vice-roi; mais la compagnie obtiendrait à perpétuité la faculté d'user de la navigation aux mêmes conditions imposées aux populations de l'Égypte naviguant sur le canal.

En cas d'interruption de l'arrivage des eaux du Nil dans le canal du Caire à Suez, la compagnie serait autorisée à exécuter immédiatement les ouvrages nécessaires pour le rétablissement de l'alimentation, et les dépenses constatées lui seraient remboursées.

§ 2. *Canal maritime de Suez à Péluse.*

Le canal maritime, ouvert en grandes sections, sans emprunter le bassin des lacs Amers, traversant le désert sur toute son étendue, d'une longueur de trente-cinq lieues, est évalué à 45 millions, en raison de la difficulté de réunir des ouvriers nombreux et capables, et de leur procurer des tentes, des vivres et de l'eau potable.

Cette somme comprend les terrassements, les ouvrages d'art et les écluses à construire aux extrémités du canal, avec la réserve des dépenses estimées à part des écluses de chasse, des bassins à flot et des jetées à la mer à Suez et à Péluse, dont l'évaluation est portée plus bas.

§ 3. *Port de Suez.*

Le port de Suez, de peu de profondeur, ne peut être accessible aux grands navires qu'en exécutant de grands travaux à la mer.

Il serait formé un vaste bassin à flot avec écluses de chasse et des jetées allongées pour faciliter l'action des chasses, et ouvrir un passage aux grands navires.

Le canal, agrandi en amont de l'écluse, servirait de bassin à flot pour les navires. De chaque côté, il serait établi de vastes magasins pour recevoir les marchandises, des bâtiments destinés au logement des employés et des voyageurs, et des lazarets.

Ces divers travaux sont estimés ensemble à 25 millions.

§ 4. *Port en avant de Péluse.*

A l'embouchure du canal à la mer, en amont de Péluse, on établirait deux jetées en sable avec des revêtements en maçonnerie, d'une largeur au couronnement de 100 mètres, et prolongées de 2,000 mètres au delà des rives de la mer.

Il serait construit, entre les jetées, des écluses à plusieurs ouvertures

destinées, les unes au passage des navires, et les autres à donner des chasses, pour approfondir, par le courant, la passe en avant de la dernière écluse à la mer.

Le canal, aux abords de la mer, formerait bassin et serait employé comme port de stationnement des navires. Sur les jetées et aux abords du canal, il serait construit des magasins et des maisons d'habitation comme à Suez.

Les dépenses sont fixées à 35 millions, en raison de l'extension des projets et de tous les obstacles à vaincre dans ces déserts pour réunir, loger et nourrir les ouvriers.

§ 5. *Postes militaires.*

De lieue en lieue, il serait construit un poste militaire retranché, pouvant loger cent Européens et leurs familles, et cent Arabes armés, enrégimentés, habillés, exercés, et employés à défendre ce canal et les navigateurs contre les attaques des Arabes nomades. Trente-cinq postes à 100,000 fr., avec le matériel, font ensemble 3,500,000 francs.

§ 6. *Bâtiments à vapeur employés par l'association.*

Cinq vaisseaux à vapeur d'un faible tirant d'eau seraient employés à chacun des ports de Péluse et de Suez pour le service des travaux, le transport des ouvriers et des matériaux, et plus tard, pour faciliter l'entrée et la sortie des vaisseaux du commerce.

Ces dix vaisseaux sont estimés ensemble à cinq millions.

§ 7. *Dépenses imprévues de toute nature.*

Dépenses imprévues, et sommes à payer au grand sultan et au vice-roi pour l'achat du sol et les dépendances du canal, 8 millions $\frac{1}{2}$.

§ 8. *Dépenses totales.*

1° Le canal maritime.	45 millions.
2° Le port de Suez.	25
3° Le port de Péluse.	35
4° Les postes militaires.	3 $\frac{1}{2}$
5° Les vaisseaux à vapeur.	5
6° Dépenses imprévues et sommes à payer au grand sultan et au vice-roi pour l'achat des terrains du canal et de ses dépendances. . . .	8 $\frac{1}{2}$
En tout.	122
Intérêt des fonds pendant les 3 ans d'exécution. .	18
Total.	140 millions.

CHAPITRE XI.

CONCESSIONS FAITES A LA COMPAGNIE PAR LE GOUVERNEMENT OTTOMAN, SOUS LA GARANTIE DES PUISSANCES D'EUROPE.

§ 1. *Principales clauses du traité.*

1° La compagnie aurait la concession à perpétuité et en toute souveraineté du canal maritime de Suez à Péluse, et des terrains s'étendant à vingt lieues en tout sens, non compris le bourg de Suez qui fait partie des États du vice-roi.

2° L'association aurait de même la propriété perpétuelle et la souveraineté du port et de la ville qu'elle ferait construire en face de Suez, et qui porterait le nom de Cléopatrès ou Arsinoé.

3° Elle toucherait, par tonneau du chargement de chaque navire, dix francs pour péage, frais de halage, et garantie du passage dans toute la traversée du canal entre Suez et Péluse.

4° L'administration du canal et des possessions de l'association seraient confiée aux administrateurs résidant sur les lieux et nommés par la compagnie.

5° Les habitants de tous les pays et de toute religion auraient le droit de résidence et ensuite celui de cité après un an de séjour dans les possessions de l'association, en se conformant aux institutions et aux lois de la colonie.

6° L'association serait affranchie de tout impôt et de toute redevance de la part de toute puissance.

7° Les possessions de la colonie étant déclarées pays neutre; en cas de guerre entre les nations diverses, aucune hostilité ne pourrait avoir lieu en mer, à dix lieues des ports, etc.

§ 2. *Revenus probables du canal.*

Le tonnage des vaisseaux passant sur le canal ayant été évalué à 2,000,000, le produit brut, à 10 fr. par tonneaux, serait par an de.	20,000,000 francs.
Location des magasins et des bâtiments, par an. . . .	2,500,000
Produits des terres de la compagnie arrosées par le Nil, et des marais desséchés concédés par le vice-roi.	1,500,000
Ensemble par an.	24,000,000

§ 3. *Dépenses annuelles.*

Frais d'entretien du canal.	1,000,000	4,000,000
Administration, postes militaires, agents, travaux d'amélioration et d'extension des ouvrages.	3,000,000	
Produits nets annuels.		20,000,000

Le capital dépensé étant de 140,000,000, le revenu net annuel serait de 14 $\frac{1}{7}$ pour $\frac{0}{0}$.

CHAPITRE XII.

ORGANISATION ET SIÉGE DE LA COMPAGNIE ET CRÉATION D'UN CAPITAL. GARANTIE DES INTÉRÊTS.

§ 1. *Organisation et siége de la compagnie.*

La compagnie s'organiserait à Paris, et aurait son siége dans cette capitale, jusqu'à ce que les actes définitifs aient été adoptés par les souscripteurs et approuvés par les souverains protecteurs.

Sept puissances européennes ayant des possessions en Asie, savoir: l'Angleterre, le Danemark, l'Espagne, la France, les Pays-Bas, le Portugal et la Russie, seraient invitées à concourir au succès de l'entreprise, et à nommer des délégués pour en surveiller l'exécution.

Les premiers souscripteurs, fondateurs de la compagnie, nommeraient entre eux quatorze membres chargés de dresser les projets d'actes de société, de préparer les documents divers à soumettre à la sanction des gouvernements respectifs et d'arrêter tous les projets.

Lorsque la charte aurait été adoptée, les souscripteurs de chaque nation nommeraient un des administrateurs de la compagnie.

A ces vingt et un membres seraient adjoints sept délégués choisis par les sept puissances protectrices. Ces délégués auraient voix consultative dans les conseils de la compagnie.

La compagnie régie par ces vingt et un membres désignés ci-dessus aurait son siége à Paris.

Les vingt et un administrateurs de la compagnie choisiraient chaque année un gouverneur qui résiderait sur les lieux, et aurait la mission d'ordonner les travaux, de désigner les agents, et d'exercer les pouvoirs de la compagnie dans les limites des délibérations prises par le conseil des vingt et un membres de la société. Le même gouverneur serait rééligible pendant dix ans.

§ 2. *Création du capital et garantie de l'intérêt.*

La compagnie, chargée d'une aussi grande entreprise à exécuter dans une contrée déserte, exposée aux attaques des Arabes, ne pourrait inspirer de confiance, et accomplir sa tâche, sans obtenir la haute protection signalée, et le concours financier des gouvernements d'Europe, par la garantie d'un minimum d'intérêt.

D'autre part, la circulation du grand canal devant être accordée librement et aux mêmes conditions à tous les peuples, il serait nécessaire que chaque État, quelle que fût l'étendue de ses possessions en Asie et sa puissance relative, intervînt avec une parfaite égalité dans le contrat, afin que quelques-unes des puissances n'exerçassent pas une influence exclusive, très-funeste aux autres.

La dépense étant de 140 millions, la garantie d'intérêt accordée par les sept gouvernements s'éleverait, pour chacun, à la somme de 1 million pendant trente-sept ans, la part afférente à chaque gouvernement étant de 20 millions. Mais, en raison de tous les produits à retirer par la compagnie, et évalués à $14\frac{1}{3}$ pour 0/0 par an, cet engagement n'entraînerait ces gouvernements dans aucune avance ni perte.

Avec cette garantie, la compagnie réunirait facilement les capitaux; elle donnerait un intérêt de 4 pour 0/0, un pour cent d'amortissement pendant trente-sept ans, et offrirait la chance de procurer des revenus triples et quadruples.

Les délégués des gouvernements assistant à toutes les assemblées, avec voix consultative, veilleraient à la parfaite administration de la compagnie; ils enverraient chaque année, aux frais de la société, l'un d'eux pour surveiller, concurremment avec le gouverneur, toutes les opérations matérielles et financières.

La compagnie étant ainsi organisée, nommerait un banquier dans chaque capitale pour recevoir les fonds de souscription et en payer les intérêts et les dividendes aux actionnaires.

Les actions de la compagnie ne pourraient être émises et délivrées qu'avec l'assentiment et la signature des sept délégués des puissances.

D'après ces dispositions, les souscripteurs de la compagnie auraient la double garantie de la bonne gestion de l'administration et du payement d'au moins cinq pour cent d'intérêt de leurs fonds. C'est parmi les actionnaires qu'on choisirait les nombreux agents de la compagnie, dont les appointements et les chances de fortune feraient rechercher les emplois.

§ 3. *De l'administration de la compagnie.*

La compagnie devant établir et assurer un libre passage aux navires de toutes nations, et veiller également, sous sa responsabilité, à la sûreté des marchandises et des voyageurs, un tel service exige un luxe de précautions, dans ces contrées désolées et désertes, où il faut appeler la fertilité, la population et la civilisation.

La compagnie serait en outre chargée et à ses frais des dépenses de halage des navires entre Suez et Péluse.

Pour accomplir ces diverses tâches, elle aurait, dans chaque port, sept cents hommes et leurs familles, appartenant aux sept nations intéressées; un nombre double de jeunes Arabes attachés au service des transports, enfin des interprètes des langues diverses.

Trente cinq postes fortifiés seraient distribués de lieue en lieue sur la ligne du canal; cinq seraient confiés aux nationaux de chacune des sept puissances et distribués alternativement, et d'après un ordre fixé par le sort.

Chaque poste fortifié serait occupé par cent Européens, agents de la compagnie, habillés et armés, et par cent jeunes Arabes à leur service. On y construirait des écuries pour les chameaux et les chevaux employés au halage.

Au milieu de chaque poste serait élevée une tour, en vue des tours des postes voisins, où le chef du poste ferait et transmettrait les signaux.

Au départ d'un navire de Péluse et de Suez, il serait mis à bord un agent de la compagnie, de la nation du capitaine de navire, et sous ses ordres deux jeunes Arabes, chargés d'accompagner le navire d'un port à l'autre.

Cet agent ordonnerait le service du halage sur toute la ligne, aux frais

de la compagnie, et opérerait la traversée en deux jours, par service ordinaire, et en un seul jour par service accéléré, au choix du capitaine du navire.

En cas de stationnement, sur la demande du capitaine du navire, l'agent de la compagnie ferait séjourner le vaisseau vis-à-vis l'un des postes occupés par des Européens de la même nation que le capitaine.

La prospérité de l'entreprise devant dépendre du zèle et de l'intelligence des divers agents, la compagnie distribuerait chaque année des gratifications aux plus dévoués, et accorderait même des actions du canal aux employés supérieurs signalés par leur capacité et les services rendus.

Plus tard, la compagnie ne donnerait les hauts emplois qu'à ceux de ses agents subalternes qui, après de longs et bons services et par leur intelligence, auraient mérité ces distinctions.

§ 4. *Organisation provisoire de la compagnie.*

L'entreprise générale serait divisée en cinq parties distinctes et dirigée par cinq comités.

1° Le comité des travaux publics serait chargé de la rédaction des projets du canal, des ports, des forts, des établissements divers et du desséchement des marais.

2° Le comité de législation présenterait les projets des institutions de la colonie, et de la charte de concession.

3° Le comité de législation extérieure dirigerait les négociations avec les gouvernements pour obtenir la sanction de la charte de la compagnie.

4° Le comité des finances dresserait le plan financier de l'entreprise, et recevrait les premières cotisations.

5° Le comité des sciences ferait des recherches pour assurer la prospérité de la colonie.

Les premiers fondateurs formeraient les cinq comités pour préparer les projets respectifs, et se réuniraient en conseil général pour les discuter et les arrêter provisoirement.

Ils enverraient ensuite des délégués dans les divers États d'Europe, avec

mission de présenter les projets et d'en demander la sanction après avoir fait les modifications justifiées.

Dans le cas de refus d'une garantie d'un minimum d'intérêt, les délégués réclameraient des divers gouvernements des souscriptions qui attesteraient l'intérêt qu'ils attachent au succès du grand canal, et constateraient l'assurance de la haute protection des souverains.

CHAPITRE XIII.

RÉFUTATION DES OBJECTIONS CONTRE LE PROJET DU CANAL MARITIME.

§ 1. *Les sables du désert encombleraient le canal.*

Après treize siècles, les vestiges de l'ancien canal ont été conservés sur beaucoup de points, et on reconnaît plus facilement la ligne de l'ancien canal du Caire à Suez que les traces des canaux commencés en Europe, il y a quatre ou cinq siècles, et depuis lors abandonnés.

Un grand canal, avec digues en sable, exige de l'entretien, et s'il reste à sec il se comble facilement. Les pluies rares, mais très-fortes en Orient, tombant sur des talus rapides, entraînent le sable dans le fond, et comblent le canal, avec le temps, comme ailleurs.

Les sables du désert sont salins par le sel de l'eau de mer que les vents impétueux portent au loin pendant les tempêtes; il a donc plus de consistance que dans les pays où l'évaporation n'est pas aussi instantanée que dans les brûlants déserts d'Arabie.

A l'appui de cette observation, on peut citer un autre fait digne de remarque.

Les ingénieurs français de l'expédition d'Égypte, ayant été forcés par la présence d'un parti arabe d'abandonner leurs opérations, cherchaient vainement après un délai de quatre mois les derniers piquets du nivellement au milieu d'une plaine de sable; ils retrouvèrent les traces de la

chaîne traînée sur le sable pour mesurer les distances, et arrivèrent ainsi à leurs piquets.

Le sable du désert n'a donc pas la mobilité qu'on suppose, puisque les vents n'avaient point effacé, après un long temps, la trace légère d'une chaîne.

Le grand canal du Caire à Suez a été creusé et maintenu ouvert pendant 140 ans par les Sarrasins, qui ne connaissaient pas les écluses à sas. On ne peut donc mettre en doute qu'une compagnie, avec la protection des grandes puissances maritimes d'Europe, et dans l'état d'avancement de la science hydraulique, ne soit capable d'exécuter de nos jours un semblable ouvrage, et en deux ou trois ans seulement.

§ 2. *Il paraît impossible d'exécuter un aussi grand travail dans un désert de* 35 *lieues de longueur et d'une largeur indéfinie du côté de l'Arabie.*

Cette contrée est en réalité un désert dans toute l'acception du mot; mais elle a été habitée et peuplée. A l'extrémité du canal, Péluse était la clef et l'ornement de l'Égypte, et de mémorables combats ont constaté l'importance et le nombre des habitants de cette cité renommée.

Après le creusement du bras du Nil qui suivra la ligne du canal et débouchera à Péluse, les rives de cette navigation nouvelle seront fertiles, et la liberté promise aux habitants attirera, de tous les États voisins, une grande population.

Lorsque Alexandrie fut fondé par Alexandre, ce nouveau port, bientôt peuplé et depuis célèbre, n'avait pas les mêmes éléments de prospérité que le nouveau port de Péluse..

Après l'ouverture du grand canal maritime, Péluse, recevant les grands navires des Indes et d'Europe, attirerait les habitants de tous les pays par les chances de fortune que donne un mouvement extraordinaire de commerce entre cinq cents millions d'habitants.

Après quelques mois de travaux, les eaux du Nil alimenteraient les environs de Péluse, les lacs seraient desséchés et les environs deviendraient plus fertiles et plus salubres que Damiette, Rosette et Alexandrie.

Les Orientaux trouvant à Péluse et sur les rives du canal la protection

et la liberté garanties par d'excellentes institutions et par les puissances d'Europe, préféreraient ce séjour à toutes les villes d'Orient et aux autres rives de la Méditerranée et de la mer Rouge.

En un an, la compagnie concessionnaire parviendrait à dessécher les lacs de *Mensaleh* et d'*Ahueliar*, et à transformer ces marais pestilentiels et désolés en campagnes fertiles sous le plus heureux ciel.

Les émigrants des Pays-Bas ont exécuté avec bonheur des entreprises plus difficiles, sur un sol plus malsain, sous un ciel plus brûlant, à Java, à Sumatra, au Cap et sur le littoral de l'Atlantique. Ils ont porté dans ces pays lointains leur génie dans les travaux hydrauliques, et les belles institutions de leur patrie; la compagnie de la colonie d'Orient saurait appeler les habiles charpentiers et constructeurs du Rhynlande, et ferait construire dans les ports d'Amsterdam et de Rotterdam les portes d'écluses des canaux de navigation et de dérivation, et tous les ouvrages en charpente du canal maritime de Suez à Péluse, que des vaisseaux des Pays-Bas transporteraient soit à Suez, soit à Péluse.

On construirait de même en Europe et en charpente les premiers logements des employés et ouvriers qu'on assemblerait et établirait en quelques jours.

La passion de la guerre a appelé dans ces contrées désertes et désolées des armées nombreuses de tous les peuples, Perses, Grecs, Romains, Arabes, Sarrasins, Turcs, Français, etc.; plusieurs centaines de mille hommes ont péri de soif, de faim, de maladies, etc.; l'amour de l'humanité ne pourrait-il pas inspirer un dévouement plus utile, et déterminer quelques milliers d'hommes à consacrer quelques années au succès de l'entreprise la plus mémorable par les bienfaits procurés à toutes les nations?

§ 3. *Les ports de Suez et de Péluse ne seront pas accessibles aux grands vaisseaux des Indes.*

Dans le cas même où le courant des chasses journalières ne creuserait pas, en avant des ports, un mouillage suffisant, on aurait encore la possibilité d'ouvrir, sur les deux mers, des ports où pourraient entrer les vaisseaux du plus fort tonnage.

Des cartes, récemment publiées, donnent les sondages officiels des rives de la Méditerranée et de la mer Rouge.

On remarque que près de *El-Alrich*, la Méditerranée a, près de la côte, 12 à 13 brasses ou de 19 à 22 mètres de profondeur.

On peut donc ouvrir une branche de canal de Péluse vers El-Alrich, et établir en ce point un port dont l'entrée aurait 12 à 13 brasses de profondeur.

Cette branche de canal suivrait le littoral de la mer et des lacs desséchés.

Sur la mer Rouge, on aurait plus de facilité encore d'atteindre le même résultat.

On prolongerait le grand canal depuis les ruines d'Arsinoé ou Cléopatris, jusqu'au Raz-Mésalle, et on y construirait un port dont l'entrée aurait de 16 à 20 brasses de profondeur, ou 24 à 30 mètres de tirant d'eau.

Le succès complet de l'entreprise ne dépendrait donc que du capital à consacrer à ces dépenses.

L'entreprise de grands travaux, au milieu des déserts, où les seules traces du séjour des hommes ne sont plus signalées, depuis deux mille ans, que par des ruines, semble effrayer les plus nobles courages.

Mais le monde entier est intéressé au succès de la nouvelle communication; il faut affranchir les marins d'Europe allant dans l'Inde, et à leur retour, de trois mois d'une navigation ruineuse; il faut garantir l'Europe des dangers de la peste; il faut établir des relations promptes et faciles entre les 300 millions d'habitants de l'Asie et les 200 millions de l'Europe.

Jamais plus grands résultats n'auront été obtenus avec moins de dépenses; puisqu'une seule guerre, entre divers peuples rivaux, qu'on éviterait, coûterait plus de sacrifices d'hommes et d'argent, que le grand ensemble des ouvrages du canal destiné à enrichir, à perpétuité, les nations diverses de l'univers, et à prévenir une conflagration générale entre les puissances.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION

DU

SEPTIÈME MÉMOIRE SUR LES TRAVAUX PUBLICS

CANAUX DE JONCTION DE LA MER ROUGE A LA MÉDITERRANÉE, ET COLONIE EUROPÉENNE SUR LES RIVES DE CES CANAUX.

RÉSUMÉ.

L'isthme de Suez est le seul obstacle à la navigation directe et continue entre les mers des Indes et celles d'Europe.

Dans les siècles reculés et dans les temps modernes, jusqu'à la découverte des côtes d'Afrique, l'Égypte était la principale voie commerciale et le grand entrepôt de l'Asie et d'Europe.

Le canal de jonction de la mer Rouge au Nil et à la Méditerranée fut entrepris dans la plus haute antiquité, et plusieurs fois abandonné; il a été ouvert à la navigation à deux époques, sous le règne de Ptolémée Philadelphe, et pendant la domination du calife O'mar.

Le canal, détruit aux extrémités par la main des hommes, abandonné depuis onze siècles, est en partie comblé; on en distingue encore quelques vestiges.

Les eaux du Nil n'arrivant plus par la vallée d'Ouady, dans les lacs Amers, ni à Suez, ni à Péluse, les contrées riveraines de l'ancien canal

ne présentent que les ruines de villes célèbres ; et le désert s'étend sans interruption, comme autrefois, sur une vaste zone de Suez à Péluse.

Depuis la découverte du passage d'Europe dans l'Inde par le cap de Bonne-Espérance, la navigation suivait cette voie et longue et périlleuse. La route commerciale par l'Égypte était abandonnée, en raison des dangers de la mer Rouge, et des frais de transbordement.

Les deux périodes successives de vingt-six ans de guerres généralés et de vingt-six ans de paix presque universelle, ont opéré des transformations dans les États du globe et d'heureuses révolutions dans les sciences d'application.

La force de la vapeur employée aux vaisseaux, donne une vitesse de six lieues par heure, et permet de remonter les fleuves rapides, de naviguer avec sécurité et célérité sur les mers dangereuses pour les navires à voiles.

Les colonies des Indes, qui s'étendent et prospèrent, appellent de plus en plus les Européens et leur commerce.

A l'Orient de l'Égypte, 300 millions d'habitants, façonnés au travail et à la servitude, produisent à bas prix, sous un heureux ciel et sur un sol fertile, le thé, le café, le sucre, le coton, l'indigo, la soie, le riz, les épices, etc., qui manquent en Europe, à l'occident et au nord de l'Égypte.

Les 200 millions d'habitants de l'Europe, où tous les arts fleurissent, ont à exporter, en Asie, les produits de leur industrie et à importer les matières premières qui leur sont indispensables.

L'Égypte est donc interposée comme un obstacle aux relations commerciales, progressives et bientôt prodigieuses de 500 millions d'habitants de l'Europe et des Indes.

Entre la mer Rouge et la Méditerranée se trouvent le désert, la fièvre jaune, la peste, et une contrée couverte de ruines célèbres ; témoignages authentiques des grandeurs passées et des convulsions politiques fréquentes.

La route d'Europe en Asie, par l'Égypte, est d'un mois ; elle expose le voyageur à la peste ; par le cap de Bonne-Espérance, le voyage des Indes est de quatre à cinq mois, et le navigateur, en passant deux fois la ligne, est soumis aux dangers des maladies du climat.

A notre époque de civilisation et de progrès, on ne peut supposer que les souverains, chargés de veiller au développement des prospérités des 500 millions d'habitants de leurs États, se refusent de les affranchir des pertes, des maladies, et des désastres qu'entraînent soit le long détour par le Cap, soit la traversée actuelle de l'Égypte.

Les anciens historiens ont cité, comme des titres de gloire, les travaux entrepris par Sésostris, Nécos, Plotémée, Trajan, etc., pour établir la communication entre la mer Rouge et la Méditerranée, dans ces temps cependant où le commerce des Indes était peu actif.

La reconnaissance des peuples conserve la mémoire vénérée de ce prélat qui se dévoua, à Marseille, aux soins des pestiférés abandonnés même par leurs parents.

Les souverains d'Europe sont appelés à se signaler par de plus grands bienfaits; ils peuvent, en moins de trois ans, garantir les navigateurs dans l'Inde des maladies pestilentielles, et leur épargner les trois quarts du temps du voyage.

Nous proposons, pour atteindre un but favorable à tous les peuples :

1° D'ouvrir un canal maritime à grandes dimensions, d'Arsinoé, en face de Suez, à Péluse, et de l'alimenter par les eaux de la mer Rouge;

2° D'établir un port en avant d'Arsinoé, sur la mer Rouge, et en avant de Péluse sur la Méditerranée, et de construire des bassins à flot et de retenue, des écluses de chasse, des jetées avancées en mer, afin d'obtenir par des chasses journalières une passe profonde;

3° D'élever, sur la ligne du canal et de lieue en lieue, un poste spacieux et retranché pour le logement des troupes, des employés du canal, et des chevaux, chameaux destinés au halage des vaisseaux;

4° De dessécher le lac Menzaleh, et tous les marais à vingt lieues de Péluse et du canal;

5° D'exécuter pour le compte du vice-roi, ou d'après des arrangements passés avec ce prince, le grand canal du Caire à Suez, passant dans les lacs Amers, et constamment alimenté par le Nil;

6° De rétablir la branche pélusiaque du Nil, afin de rendre fertiles et habitables tous les environs de cet ancien lit du fleuve et de Péluse;

7° D'attribuer à la compagnie le canal, ses dépendances, et les terrains

aux abords, à vingt lieues en tous sens, en toute propriété et en toute souveraineté.

8° De faire déclarer la colonie pays neutre, indépendant et comme asile sacré offert aux proscrits politiques de tous les pays et de toute opinion et religion.

9° D'empêcher toute communication sur la ligne du canal, entre les habitants de la colonie et les populations voisines de la Syrie, de l'Égypte et de l'Arabie, et de ne les admettre que dans les deux ports, aux extrémités, où serait exercée une grande surveillance dans les cas de peste et de fièvre jaune.

10° De réserver des bassins particuliers dans ces deux ports pour les vaisseaux européens, et pour ceux des pays suspects de maladies contagieuses.

11° De construire des lazarets pour les populations d'Orient qui devraient être soumises à des quarantaines avant de traverser le canal.

Par ces mesures et d'autres également utiles, la colonie du grand canal serait régie par les lois des peuples d'occident, et considérée comme une dépendance de l'Europe.

La surface de 700 lieues carrées entre Suez et Péluse, concédée à la compagnie, maintenant occupée par les déserts et des marais pestilentiels, inhabitables et inhabités, deviendrait, par le desséchement des marais, les irrigations du Nil, la contrée la plus fertile et la plus saine de la terre, et serait bientôt peuplée des émigrants de tous les pays attirés par le mouvement extraordinaire du commerce.

On pourrait supposer que cette entreprise, enlevant à l'Égypte une partie du transit qui suit cette route, le vice-roi devrait s'opposer à son exécution.

Mais les enseignements du passé et des prévisions avertissent que le commerce européen dans l'Inde reprenant la voie égyptienne avec une activité triple et peut-être décuple, le vice-roi se trouverait à la discrétion des grandes puissances, à celle de leurs agents et des événements politiques. Les premiers conquérants se précipiteraient encore sur cette riche proie qui passe de siècle en siècle en des mains différentes.

Le vice-roi, affranchi de l'étranger, poursuivrait avec sécurité l'œuvre

de régénération de l'Égypte qu'il a entreprise avec courage, aidé de son fils, le héros de l'Asie, et qu'il poursuit avec la persévérance du génie.

La colonie européenne, neutre et puissante, fermerait la partie ouverte de l'Égypte et garantirait ce royaume des invasions et des courses des Arabes.

Les populations de la colonie enseigneraient, par l'exemple, aux peuples d'Orient, les avantages des institutions libres, et reporteraient, au premier berceau de la civilisation, les bienfaits que l'Occident en avaient recueillis dans la plus haute antiquité.

Pour atteindre le but proposé, il faudra sans doute vaincre de grands obstacles qu'opposent au succès, non le climat et le sol, mais les rivalités, les susceptibilités, l'ambition des puissances diverses.

Le sultan voudra-t-il céder la souveraineté sur un sol quoique désert?

Le vice-roi consentira-t-il à perdre le monopole du transit?

De grandes puissances renonceront-elles à l'espérance de réaliser le projet médité, préparé, de conquérir et d'exploiter seules le passage des Indes?

Vingt-cinq ans de guerre ont appris que les destinées des plus grands empires dépendent souvent du hasard, et que le corps le plus vaste, en apparence le plus vigoureux, est promptement mis en dissolution par un coup du sort qui déjoue tous les calculs politiques.

Vingt-cinq ans de paix ont aussi éclairé et moralisé les nations, et les gouvernements eux-mêmes, guidés par des intérêts égoïstes, n'échappent point aux jugements sévères, et au sort réservés aux particuliers, lorsqu'ils se placent, par la force, au-dessus des lois naturelles et des droits sacrés des voisins plus faibles.

L'ambition heureuse soulève inévitablement des haines implacables, et à la longue victorieuses. L'oppression amène la révolte; la conquête provoque l'invasion et la rend inévitable.

La gloire de constituer une colonie libre, indépendante, neutre, est plus digne d'enflammer les cœurs généreux des souverains, que le massacre d'armées ennemies, et la ruine de cités célèbres.

Les noms des souverains protecteurs de la nouvelle colonie européenne seraient conservés éternellement dans la mémoire des peuples; et chaque

navigateur et voyageur, passant avec facilité et sécurité, en un ou deux jours, de la Méditerranée à la mer Rouge, rendrait des actions de grâces aux princes qui auraient contribué à transformer des déserts en belles et riches campagnes, et les auraient affranchis d'une navigation périlleuse de quatre mois, et des périls de la peste et de la fièvre jaune.

Marseille supprimerait alors sa quarantaine de vingt-cinq jours, et abrégerait des deux tiers le temps du voyage en Orient, et les Français partant d'Égypte ne seraient plus obligés de passer à Southampton pour arriver plus tôt à Paris.

Les concours promis pour réaliser ce vaste projet, font présumer que les difficultés, en apparence insurmontables, cèderont à la volonté, à l'énergie qu'inspirent un but glorieux, favorable à tous les peuples du monde.

CONCLUSION.

L'Égypte, plus qu'aucune autre contrée du monde, conserve la trace des guerres et des invasions fréquentes et désastreuses. Les populations furent, de siècle en siècle, en partie détruites et le reste soumis à la servitude. Les ruines de mille villes ou villages attestent encore les anciennes prospérités et les malheurs des Égyptiens, autrefois les civilisateurs des Grecs et plus tard leurs esclaves.

Rarement les puissances se sont unies dans un but favorable à une nation quelconque et à l'humanité ; tantôt elles ont combattu pour la conquête d'un pays et la domination d'un peuple, et tantôt elles se sont entendues pour le partager ; leurs querelles ou leur accord furent funestes aux nations faibles.

L'entreprise du grand canal maritime, sous la protection des sept puissances maritimes ayant des possessions en Asie, ouvrirait une ère nouvelle pleine d'espérance pour les divers nations du globe.

Les peuples verraient dans cette communauté de vues bienfaisantes, conciliantes des souverains d'Europe, un long avenir de sécurité; la gloire d'avoir transformé un désert en contrée fertile, de couper l'obstacle qui sépare les mers d'Europe et d'Asie, de relever de leurs ruines et de rendre

florissantes d'antiques et célèbres cités; cette gloire serait plus digne de mémoire que la conquête d'un royaume par la destruction des populations et des monuments.

Alexandre se montra plus grand en fondant Alexandrie qu'en détruisant Tyr, et les historiens ont légué à ses successeurs cet exemple mémorable comme un témoignage de sa grande âme et de son génie presque divin.

Napoléon, ambitionnant toutes les gloires, eut aussi la pensée de rétablir ce grand canal, de rendre à l'Égypte ses prospérités; mais l'œuvre qu'il avait tentée, en partie accomplie par le vice-roi avec une haute intelligence et une rare persévérance, ne peut être achevée que par le concours unanime et généreux de toutes les puissances.

L'exemple de la civilisation européenne reportée en Orient, aux confins des continents, sur le passage bientôt le plus fréquenté du globe, dans ces contrées d'où sortirent les premiers hommes, les religions et les sciences, exercerait une influence heureuse sur toutes les nations du monde.

Les Européens, associés entre eux dans une grande entreprise d'intérêt universel, établis dans le désert pour protéger les navigateurs de tous les pays, perdraient les haines nationales et communiqueraient aux commerçants leur généreuse sympathie.

Les peuples d'Orient viendraient dans cette colonie hospitalière apprendre l'usage et les bienfaits de la liberté, les secrets d'un travail intelligent, et les sciences et les arts pour eux jusqu'alors inconnus et mystérieux.

Sur la principale place des villes de Péluse et de Cléopâtris, relevées de leurs ruines, seraient transportés des obélisques d'Égypte, élevés à la gloire des souverains qui auraient contribué au succès de l'entreprise, et sur leurs faces seraient écrits les noms des principaux souscripteurs et des administrateurs de la compagnie.

Espérons que le vœu exprimé par un général français, écrivain et voyageur célèbre du dernier siècle, M. de Tott, sera accompli, à cette époque où la conquête de la navigation à la vapeur rendrait la communication de Suez à Péluse si florissante.

L'ouverture et la franchise du canal de la mer Rouge à la Méditerranée doivent être désormais la base du droit public des nations.

NOTE 1re

A L'APPUI DU SEPTIÈME MÉMOIRE.

Nous avons supposé que le chargement des navires qui traverseraient, dans les deux sens, le canal maritime, entre la mer Rouge et la Méditerranée, pouvait être évalué à deux millions de tonneaux par an : à défaut d'informations officielles, quelques données feront apprécier cette estimation.

§ 1er. *Transport de la houille.*

Le nombre des vaisseaux à vapeur augmente progressivement dans les mers des Indes, et doit croître bientôt plus rapidement ; la navigation sur la mer Rouge surtout est, pour ainsi dire, réservée exclusivement aux vaisseaux à vapeur, qui marchent contre le vent et au milieu des écueils, avec facilité de les éviter.

Le canal de l'isthme de Suez étant ouvert, les bâtiments à vapeur remorqueraient les vaisseaux du commerce dans la traversée de la mer Rouge.

La guerre de la Chine, soit qu'elle se prolonge, soit qu'elle se termine par un traité de commerce, doit ouvrir les ports du Céleste Empire aux nations d'Europe, et appeler dans ces mers un plus grand nombre de navires à vapeur.

Par toutes ces causes, on expédiera d'Occident dans les Indes une grande quantité de houille.

La France, les Pays-Bas, organiseront sans doute des services réguliers de bateaux à vapeur entre les métropoles et leurs colonies d'Asie.

La Russie et l'Autriche prendront part au mouvement commercial de cette nouvelle communication qui place Trieste et Odessa à un mois de navigation de Bombay.

Les États-Unis choisiront aussi de préférence, pour aller dans les Indes et en Chine, la voie de la Méditerranée plus courte de mille lieues, plus sûre et plus favorisée par le voisinage des ports.

Si le nombre des vaisseaux à vapeur employés par toutes les nations en Asie et sur

la mer Rouge est de 200, avec des machines d'une force moyenne de 200 chevaux, et ensemble de 40,000 chevaux de vapeur, la consommation de la houille par jour sera de 4,000 tonnes, et par an de 1,460,000 tonnes, que nous réduisons pour les temps de séjour, d'interruption de service, par an, à. . . . 1,000,000 tonn.

§ 2. *Transport des marchandises.*

Le commerce total d'exportation de la Grande-Bretagne était

En 1820, de.	800 millions.
En 1833, de.	1,200
Le commerce d'importation était en 1820 de.	720
1833 de.	1,008

Le commerce de la Grande-Bretagne dans les Indes et en Chine

a été en 1833	importation.	200 millions.
	exportation.	250
	Ensemble.	450

On peut supposer, d'après l'accroissement progressif depuis trente ans, qu'en 1845, le commerce d'importation et d'exportation en Asie sera ensemble de 700 millions.

D'après l'évaluation des marchandises importées et exportées, le prix moyen des évaluations peut être porté à 1 fr. par kilogramme; le poids des marchandises importées ou exportées entre les Indes et la Chine d'une part et l'Angleterre de l'autre, serait donc de. . . . . 700,000 tonn.

Plusieurs des produits de l'Inde ont, il est vrai, une très-grande valeur en Europe; l'Angleterre importe :

4 millions de livres de soie estimés.	32 millions.
540 millions de livres de sucre évalués.	160
33 millions de livres de thé évalués.	80
7 $\frac{1}{5}$ millions de livres d'indigo évalués.	28
8 millions de livres de poivre et piment évalués.	4 $\frac{1}{5}$
43 millions de livres de café évalués.	62

Sur les 540 millions de sucre importé, celui qui est tiré des Indes, ainsi que le riz, le salpêtre et beaucoup d'autres produits considérables, ne sont pas estimés, terme moyen, au delà de 50 cent. et 75 cent. le kilogramme.

Le commerce de France dans l'Inde, qui n'est maintenant en importation et en exportation que de. . . . . 50 millions,

doit dans peu d'années augmenter ; on peut déjà porter le tonnage des navires qui vont à l'île Bourbon et dans l'Inde à. . . . . 50,000 tonn.

Il faut ajouter les importations et les exportations des Pays-Bas à Java et Sumatra, et surtout celles des États-Unis d'Amérique qu'on porte ensemble à 350,000 tonn.

§ 3. *Vaisseaux de guerre.*

Les vaisseaux de guerre expédiés de l'Europe dans les Indes, ou revenant de ces mers, passeront par le canal maritime.

Chaque vaisseau ayant un chargement de 100 à 1,500 tonneaux.

En prenant pour moyenne.	300
Et en fixant le nombre à.	100
Le tonnage serait de.	30,000 tonn.

Ces estimations, quoique éventuelles, font du moins pressentir que le passage par le canal serait très-fréquenté, et que le tonnage, fixé à deux millions, se trouverait dépassé dans la suite.

Il en serait du canal de la mer Rouge à la Méditerranée comme des chemins de fer ; le nombre des voyageurs a doublé, quintuplé, et sur quelques points décuplé, en raison de la facilité et de la rapidité des transports.

Lorsqu'un service régulier serait établi entre l'Europe, les Indes et la Chine, lorsque les passagers ne seraient plus exposés à la peste, à la fièvre jaune et aux quarantaines, il est probable que le nombre des voyageurs dans les Indes et la Chine décuplerait et qu'il s'établirait des colonies européennes sur le littoral de la mer Rouge pour exploiter ses belles carrières de porphyre, de granit.

Le succès de l'entreprise serait surtout assuré si on parvenait à faire passer les navires d'une mer à l'autre, sans interruption, sans que l'équipage eût de communication avec les lieux et les habitants suspects de la peste, ce qui paraît possible et facile.

La traversée aurait lieu comme au temps reculé où les deux mers étaient unies.

NOTE 2e.

Le huitième mémoire sur le desséchement du lac de Haarlem est destiné à enseigner les moyens de desséchement des lacs d'Égypte, foyer des maladies pestilentielles qui désolent ces belles contrées.

HUITIÈME MÉMOIRE

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

HUITIÈME MÉMOIRE

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

TRAVAUX
DE DESSÉCHEMENT DU LAC DE HAARLEM,
ET PROJET D'UN GRAND CANAL ET D'UN PORT
A ZANDVOORD.

CHAPITRE PREMIER.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LE ROYAUME DES PAYS-BAS.

Le voyageur attentif qui visite les Pays-Bas, admire ce royaume comme le chef-d'œuvre du génie de l'homme.

Le sol est conquis sur la mer et sur les fleuves, repoussés et domptés.

Les vents asservis emploient leur puissance comme des agents à gage, et au gré de la volonté des mécaniciens et des agriculteurs fort habiles.

Mille canaux de dimensions variées, et de niveaux quelquefois différents, embrassent, comme un réseau, toutes les contrées, s'étendent jusqu'aux fermes, circulent comme les rues dans les villes, et portent les vaisseaux des Indes au pied des magasins, et les barques des agriculteurs près des marchés des villes.

Les habitants d'une commune, unis entre eux comme une famille, par les liens de l'association, sont administrés par les notables avec économie, vigilance et fermeté.

Ils établissent, à côté de chaque danger, une surveillance qui prévient les dégradations et une force qui répare immédiatement les désastres.

Chaque canal, chaque route, chaque polder, chaque digue a son association organisée, et ses revenus.

Le gouvernement, lui-même, est le résumé parfait, la tête et l'âme des associations. Sa force conservatrice au dedans, constitue et étend sa puissance au dehors. Il existe ainsi une harmonie parfaite entre les diverses institutions agricoles, provinciales et politiques.

L'association locale a une action immédiate, indépendante, pour conserver, réparer et perfectionner.

Les élus de la province administrent sous la haute surveillance du gouvernement.

Le souverain, au dedans, avec les conseils et le concours des délégués du pays, gouverne et règne; au dehors, il défend les intérêts et maintient les droits du royaume par l'heureuse alliance des libertés locales réservées, et de l'hérédité consacrée; la sécurité et les prospérités intérieures sont assurées, et la paix est garantie par la renommée antique de l'énergie et de l'héroïsme des Pays-Bas dans la défense du territoire.

Les institutions politiques ont été perfectionnées avec autant de sagesse et de prévoyance que les travaux hydrauliques ont été dirigés. La loi du temps était devenue impérieuse.

Les Pays-Bas, tenant en main la clef des grands fleuves du continent, placés aux limites des empires qui enveloppent le monde, et à quelques journées de leurs capitales par la nouvelle navigation, appelaient des rivalités par les prospérités de leur commerce, et devaient se prémunir contre les desseins de l'étranger.

Depuis le remaniement de l'Europe, beaucoup d'États ont été rayés, ou reformés dans un même but; les empires nouvellement agrandis pèsent sur leurs voisins de leur puissante influence.

Il fallait aux Pays-Bas, pour conserver leurs forces relatives, le concours

d'une agrégation intelligente, plus énergique, et des alliances étrangères, naturelles et indissolubles.

En possession maintenant de tels avantages, les Pays-Bas reprendront leur rang maritime dans des circonstances probables, sinon prochaines.

Dans les derniers siècles de guerres générales, la conservation de la nationalité était déjà, pour un État de deux à trois millions d'habitants, un titre glorieux; elle a été le prix de l'héroïsme héréditaire de la famille régnante, et de l'énergie persévérante d'une nation qui s'est rappelée ses aïeux.

Mais ce n'est plus assez de se maintenir et de croître en prospérité et en richesses; en présence de nations qui donnent à leur marine un développement extraordinaire, les Pays-Bas, qui les avaient devancées de plusieurs siècles, et les ont éclairées par leurs exemples ou leurs leçons, se trouvent conviés à réconquérir leur puissance commerciale et politique relative.

Le gouvernement marche dans cette voie avec une haute sagesse qui fait présager de mémorables succès.

Pendant que d'autres peuples se précipitaient avec engouement dans de vastes entreprises de chemins de fer, et préparaient, par la ruine des finances, une perturbation générale, le souverain des Pays-Bas examinant avec discernement les fautes et les succès, a ordonné le réseau de chemin de fer le plus habilement coordonné à la situation du pays.

Ce réseau, liant Arnheim, Amsterdam, Haarlem, Leyde, La Haye, Rotterdam, Utrecht, Arnheim, formera, pour ainsi dire, de toutes ces villes une seule cité, dont les habitants pourront communiquer entre eux, en quelques heures.

Ces chemins de fer, favorables à l'agriculture; au commerce, à la défense, à l'attaque, ne pourront servir à l'ennemi, parce qu'ils sont entourés par la mer et par des fleuves.

Les Pays-Bas ne seront point un obstacle à l'extension des relations des peuples d'Europe; mais ils ne provoquent pas, ils n'attirent pas le passage de la foule des voyages qui, par le frottement perpétuel, enlèvent avec le temps à une nation, pour ainsi dire, son caractère, en corrompant les institutions et les mœurs.

Le souverain des Pays-Bas va signaler son règne par une entreprise plus mémorable, le desséchement de la mer de Haarlem.

Ce lac immense, cette mer d'eau douce, qui recouvre depuis trois siècles d'anciens villages, de belles campagnes, semblait attester que les générations dernières avaient dégénéré de leurs ancêtres. Peu d'années suffiront pour accomplir cette grande œuvre, et faire éclater la puissance du génie et des institutions des Pays-Bas.

M. le lieutenant-général comte de Fagel, ambassadeur de S. M. le roi des Pays-Bas, en France, m'ayant fait l'honneur de me remettre, de la part de son gouvernement, une notice du plus haut intérêt, sur les diverses publications et propositions des derniers siècles, relatives au desséchement du lac de Haarlem, sur les travaux entrepris, et sur les questions hydrauliques à résoudre, je me suis livré à l'étude de ce projet important, avec l'attrait que donne à un ingénieur la recherche d'un grand problème.

Un autre sentiment m'a aussi incité à m'en occuper; honoré d'un témoignage de l'auguste bienveillance de S. M. Frédéric Guillaume, roi des Pays-Bas, je soumets mes observations comme un hommage respectueux de reconnaissance, mais avec la juste réserve de ma grande estime pour les ingénieurs des Pays-Bas, dont les prédécesseurs ont inventé la science hydraulique et ses plus nombreuses et heureuses applications, et qui de nos jours ont mérité la renommée de leurs ancêtres par de magnifiques travaux, la gloire d'un règne et d'un siècle à une autre époque.

Nous devons encore à la bienveillance de M. le lieutenant-général de Fagel, cet ami éclairé des sciences et des arts, l'envoi des grands et beaux travaux exécutés récemment à Amsterdam, et dont nous rendrons compte dans une prochaine publication.

CHAPITRE II.

ANALYSE DE LA NOTICE SUR LE DESSÉCHEMENT DU LAC DE HAARLEM, QUI M'A ÉTÉ REMISE PAR M. LE COMTE DE FAGEL, AMBASSADEUR DES PAYS-BAS EN FRANCE.

§ 1. *Annotations historiques.*

Une tempête extraordinaire, vers l'année 1506, ayant rompu les digues de plusieurs polders des Pays-Bas, le fond du lac de Haarlem fut inondé; la surface des eaux n'était alors que de 3400 hectares, d'après la chronique de Simon van Leeuwen.

Le lac ne s'étendait pas entre les villages de Rhinzater - Noude et Hillegom.

En 1531, le lac avait déjà une superficie de 5,607 hectares.

En 1537, plusieurs géomètres et particulièrement Maarten Cornelisz, constatèrent, par des nivellements, que le niveau des eaux du lac était plus élevé que la mer du Nord à marée basse; Cornelisz proposa, en 1538, de procurer un écoulement aux eaux du lac au moyen d'un long conduit souterrain, formé de tonneaux emboîtés, traversant les dunes et arrivant à la mer du Nord.

Cette proposition ne fut pas adoptée, en raison des dépenses qu'on jugea très-considérables.

En mars 1571, on entreprit, à travers les dunes de Katwyk, une coupure qui fut achevée en avril 1572; mais ce canal de dérivation, de trop faibles dimensions, fut bientôt ensablé.

En 1591, et dans les années suivantes, de la fin du seizième siècle, le lac s'étendant toujours, recouvrait 11,000 hectares, et avait submergé les villages de Vqfhuizen, de Neeuwerkerk, de Byck, et plusieurs hameaux.

En 1641, Jan Adriaansz, surnommé *Leeghwater*, fut le premier qui présenta un projet étudié, détaillé et complet, sur le desséchement du lac de Haarlem. Il a été publié dans un ouvrage sous le titre de *Haarlem-mermeerbeck.*

Leeghwater proposait d'établir 160 moulins à vent pour dessécher le lac d'une surface alors de 16,000 hectares. Il évaluait les dépenses des travaux à la somme de 7,560,000 francs.

En 1727, le célèbre ingénieur Cornelis Velsen, publia des observations sur l'état du lac à cette époque, et défendit le projet de *Leeghwater* que Colevedt avait critiqué, et releva les erreurs de ce dernier.

En 1740, la surface du lac embrassait 17,000 hectares; les géomètres Balstra, Cruques et Noppen, présentèrent un nouveau projet de desséchement d'une portion du lac, et proposèrent d'établir des écluses à Katwyk pour l'écoulement des eaux.

En 1742, les mêmes géomètres démontrèrent que le lac de Haarlem s'était agrandi, terme moyen, de 60 hectares par an, depuis deux siècles; ils dressèrent un projet de desséchement dont la dépense s'élevait à 15,000,000 de francs; ils soutinrent que la réduction de la capacité du lac, considéré comme le réservoir du Rhynlande, ne pouvait nuire au système de desséchement général, si on élargissait les canaux de décharge tombant dant la mer du Nord.

La même année 1742, Conradus Zumbaq van Kafleld, célèbre médecin à Leyde, et membre de l'académie de Berlin, soumit un nouveau projet. Il montrait que le canal de dérivation devait être rendu navigable. Il estimait que les dépenses des écluses à construire à Katwyk, l'ouverture du canal de décharge, et l'établissement de 120 moulins à vent s'éleveraient de 9 à 11 millions de francs.

En 1745, la superficie du lac était de 17,000 hectares. Les envahissement successifs, de 1531 à 1740, sont indiqués dans la carte jointe à la treizième édition de l'ouvrage de Leeghwater.

En 1769, Goudrian et Kleinkenberg dressèrent un projet de desséchement dont le devis s'élevait à 20 millions de francs.

En 1771, Dionysius van de Wynperse, chargé d'étudier les mémoires

présentés depuis 1767, démontra les avantages d'une large dérivation débouchant dans la mer du nord à Katwyk.

Tous les ouvrages entrepris de 1772 à 1797, pour défendre les rives du lac et les garantir de son extension progressive, ont coûté des sommes considérables sans donner des résultats proportionnés aux sacrifices.

En 1802, A. P. Twent, dans l'ouvrage important qu'il a publié, a reproduit la proposition de conduire le canal de dérivation dans la mer du Nord.

Une commission ayant été chargée d'étudier les projets et de présenter des propositions, le gouvernement, sur son avis, arrêta, le 4 mai 1804, que l'écluse de Katwyk serait exécutée. La dépense était évaluée à 1,700,000 francs.

En 1805, on posa la première pierre de l'écluse; en 1807 elle fut terminée ainsi que le canal de décharge, et on obtint d'abord le succès qu'on espérait; mais, bientôt après, on reconnut que les dimensions de l'écluse et du canal étaient insuffisantes, et on regretta d'avoir modifié, par des motifs d'économie, le projet de la commission (qui a été complétement exécuté de 1838 à 1840).

En 1808, après l'achèvement des écluses et du canal de Katwyk, le célèbre ingénieur A. Blanken Iz fut chargé de revoir les divers projets du desséchement du lac de Haarlem, et d'évaluer la dépense du meilleur travail. Son devis estimatif s'élevait à la somme de 18 millions de francs.

On doit citer comme les principaux promoteurs du desséchement du lac: La Société de Haarlem, le baron Dutour, le baron Van Driel, MM. Roël, Repelar, Van Driel et Engelman; tous ont contribué, par leurs talents et leur influence, à montrer que le desséchement du lac était devenu une nécessité.

En 1821, *M. le baron Van Lynden Van Hemmen*, dans un ouvrage dicté par l'amour de la science et de son pays, a démontré que le projet de *Leeghwater* était préférable et devait être adopté, à quelques modifications près.

M. le baron Van Lynden évalue la dépense de l'entreprise à 15 millions de francs, et le temps du desséchement à 21 mois.

Le gouvernement, voulant assurer la prompte exécution du projet de

desséchement du lac, nomma, le 7 août 1837, une commission composée de personnages prépondérants et éclairés, et l'invita à présenter un rapport avant le 1er novembre de la même année. Elle était composée de MM. Éwyk, président; Joukhuz-Van-Bergen, Beyerenck, de Bruyn-Kops, Jonkheer-Gevants, Grinevis, Jonkheer-Hoolf, Mentz et du Pin.

La commission, dans son rapport du 24 octobre 1837, propose d'établir une digue de pourtour, d'acheter 400 hectares de terrains pour l'exécuter, de construire 79 moulins à vent et 3 machines à vapeur de la force de 40 chevaux (ce système d'épuisement par machines a été modifié); elle évalue toutes les dépenses à 17 millions de francs.

Les propositions de la commission adoptées par le gouvernement ont été par lui présentées à la seconde chambre des États généraux, et votées à une grande majorité dans la séance du 2 avril 1839. L'emprunt autorisé est de 17,000,000 de francs.

La loi ayant laissé au gouvernement le choix de la force motrice, le roi, par son arrêté du 21 novembre 1840, a décidé qu'on emploierait des machines à vapeur pour le desséchement du lac de Haarlem.

Le 6 mai 1840, l'ouverture des travaux a été inaugurée en présence des autorités supérieures et sous la direction d'une commission spéciale, composée de onze personnes les plus notables de la contrée, présidée par le conseiller d'État *Van-de-Poll*; cette commission est chargée de la direction des travaux concurremment avec le département de l'intérieur.

Depuis cette époque, les travaux sont poursuivis avec activité, sous la direction et l'administration de cette même commission augmentée de quatre nouveaux membres.

L'organisation des travaux publics dans les Pays-Bas, et les noms des commissaires, font connaître l'esprit des institutions de ce royaume, et expliquent les grands résultats obtenus : par ces motifs, nous donnons la liste des membres de la commission :

1° M. Gevers d'Endegent, membre des États généraux, président;

2° M. Barnaart de Bergen, membre des États députés de la province de Nord-Hollande.

3° M. Beyerinck, ingénieur en chef de Waterstaat de la province de la Hollande-Méridionale.

4° M. de Brum-Kops, bourguemestre de Haarlem, membre du collége de Rhynlande.

5° M. Ewyk, conseiller adviseur du département de l'intérieur.

6° M. Van Gennep, inspecteur général des domaines;

7° M. de Gevœrts, conseiller d'État, membre des États députés de la Hollande-Méridionale.

8° M. Grinwis, ingénieur en chef du Waterstaat de la province du Nord-Hollande.

9° M. Hoofl, membre des États généraux;

10° M. Van Oeeteren, membre du collége de Rhynlande.

11° M. A. Lipkem, conseiller d'État;

12° M. Simom, conseiller adviseur;

13° M. Ackermam, colonel du génie;

14° M. Merkes, major du génie, adjudant de S. M. le roi.

M. I. Ewyk, secrétaire.

§ 2. *Circonstances locales et faits relatifs au desséchement du lac de Haarlem.*

Le lac de Haarlem, le plus grand du royaume des Pays-Bas, d'une surface de 18,000 à 19,000 hectares, est un vaste bassin représenté comme endigué, sur les cartes, au milieu de la Rhynlande, et dont le fond est la partie la plus basse de la Rhynlande.

La Rhynlande est une des grandes divisions de l'ancienne province de Hollande en districts, qui sont séparés les uns des autres par des digues avec écluses, et qui ont chacun une administration spéciale hydraulique, et un système particulier d'écoulement d'eau.

Dans chacun de ces districts, il existe, et on a conservé une certaine étendue d'eau, soit en canaux et fossés, soit en marécages et en lacs, formant ensemble un réservoir nommé *Coezem*, destiné à recevoir et à déverser sur la mer ou sur les grandes rivières les eaux de pluie recueillies ou élevées par les moulins de desséchement dans ces bassins.

Le réservoir de la Rhynlande se décharge sur la mer du Nord par les écluses de Katwyk, et sur la mer du Zuyderzee par les écluses de Sparendam et de Halweq.

Le réservoir du district est à un niveau intermédiaire entre le fond des polders desséchés et les hautes marées ; à marée basse, le réservoir étant plus élevé, décharge ses eaux par des écluses qu'on ferme avec soin à marée montante.

Mais il arrive que, par des vents violents et permanents, le niveau de la mer reste plusieurs jours plus élevé que celui du réservoir : il faut donc qu'il ait assez de capacité pour recevoir et conserver, pendant cette interruption d'écoulement, toutes les eaux que la pluie et les moulins continuent à y réunir, pour maintenir l'état de desséchement des polders.

On comprend dès lors le danger de réduire, au delà de certaines limites, la capacité du réservoir d'un district.

Le réservoir actuel de la Rhynlande a une étendue maintenant excédant les besoins : elle est de 24,000 hectares ; mais après le desséchement du lac de Haarlem, de 18,000 hectares, la capacité du réservoir réduite à 6,000 hectares sera-t-elle suffisante ? Tel est le doute qui a préocupé les esprits pendant les séculaires discussions sur les divers projets de dessèchement du lac, et telle est aussi l'explication des retards apportés à l'exécution de cette grande œuvre !

Le réservoir de 6,000 hectares de la Rhynlande devra non-seulement recevoir les eaux de tous les polders actuels d'une surface de 70,193 hectares, mais encore celles du grand polder du lac de Haarlem, lorsqu'il sera desséché.

Pour assurer l'écoulement de toutes les eaux recueillies dans le réservoir ainsi réduit, deux moyens ont été jugés nécessaires :

1° L'ouverture d'un nouveau canal destiné à donner plus de capacité au réservoir, à conduire plus directement et à décharger avec plus d'abondance les eaux par les écluses de Katwyk.

2° L'établissement d'une machine à vapeur de la force de 200 chevaux, qui chassera, en toutes circonstances, les eaux trop abondantes du réservoir dans le bras de mer l'Y, lors même que le niveau de la mer serait plus élevé que celui du canal.

Ces deux moyens sont d'autant plus indispensables que les eaux du lac, pendant et après le desséchement, ne seront pas déversées directe-

ment sur la mer, mais d'abord dans le réservoir *Coezem*, d'où elles se déchargeront dans la mer naturellement pendant les basses marées, et artificiellement et en tout temps par la machine à vapeur.

La machine sera placée aux écluses de Sparendam, où le courant d'eau de l'écoulement accéléré ouvrira un chenal de navigation à travers les atterrissements.

On a pensé que le déversement direct des eaux du lac dans la mer entraînerait dans de trop grandes dépenses, parce qu'il aurait fallu élever ces eaux à une plus grande hauteur au-dessus du niveau de la mer haute, et surtout pendant la durée des vents qui soutiennent les eaux au-dessus du niveau ordinaire.

Le bassin de la Rhynlande, dont les eaux se réunissent dans le réservoir, a pour surface :

1° Le réservoir actuel de.	24,000 hectares.
2° Les polders dont 15,261 hect. sont déjà d'anciens lacs desséchés et profondément encaissés, d'une surface de.	70,093
3° Les terrains plus élevés et les dunes, d'une surface ensemble de.	33,465
En tout.	127,558 hectares.

Les polders, à l'exception des 15,000 hectares profondément endigués, ont le fond du sol à 6 ou 7 décimètres en contre-bas du niveau moyen de la mer du Nord.

Le sol a 4 décimètres de terre argileuse de profondeur; en contre-bas règne une couche de tourbe de 3 mètres environ d'épaisseur.

Sous la tourbe règne une couche générale de bonne terre glaise.

C'est au niveau de la couche de terre glaise que correspond le fond du lac de Haarlem, qui est dès lors à environ 4 mètres en contre-bas du niveau moyen de la mer du Nord.

Il est à remarquer que les opérations faites récemment ont constaté l'exactitude des nivellements et sondages faits en 1751.

On a aussi reconnu que le sol du lac n'avait pas assez de consistance pour y asseoir les digues d'un canal de ceinture dont le niveau des eaux

doit rester beaucoup plus élevé que le terrain, et que les ouvrages devaient être exécutés avec précaution par couches successives pour donner le temps aux terres de tasser et de prendre de la consistance et devenir imperméables.

Autrefois, le lac moins étendu avait des rives et des digues qui ont été détruites par le clapotement des vagues ; les terres sont-elles déposées au fond du lac, ou ont-elles été entraînées par les courants ? Ces deux opinions ont été avancées et soutenues. Il est probable que les parties argileuses tenues en suspension dans les flots agités ont été emportées avec les eaux d'écoulement par les écluses, et que les parties siliceuses plus lourdes sont tombées au fond du lac.

On a aussi soulevé et discuté la grave question, si le lac de Haarlem communiquait souterrainement avec la mer du Nord ou avec l'Y. Dans ce cas, il surgirait du fond du lac des sources d'eau saumâtre abondantes qui augmenteraient les difficultés et les dépenses du desséchement, et les frais d'entretien du polder après le desséchement du lac.

Mais on est rassuré par cette considération : en hiver, le lac gèle également partout; ce qui dénote qu'il n'existe pas de sources de fond de quelque importance ; car alors au-dessus de cette source, la glace prendrait plus tard, et aurait moins d'épaisseur (1).

Quelques personnes craignent que lorsque le lac sera desséché, la vaste étendue de terrain, sans végétation, ne corrompe l'air et n'occasionne des maladies pestilentielles.

Mais on sait que le fond du lac est composé d'une couche de terre végétale de bonne nature ; dès lors le sol desséché se couvrira promptement de plantes non aquatiques qu'on y sèmera, et dont la végétation sera rapide et riche. Ainsi le terrain ne répandra pas les miasmes délétères que produisent les marais et les plantes aquatiques par leur pourriture après le retrait des eaux en automne.

A l'écluse de Katwyk, la marée basse descend au-dessous du niveau de la marée moyenne de $0^{m}.80$, et quelquefois de 1 mètre par les vents

(1) Ce fait ne donne pas la garantie que lorsque la différence de niveau entre la mer et le fond du lac desséché sera de 4 mètres, des sources presque nulles maintenant ne prendront pas de l'intensité par la pression due à cette différence de niveau.

d'est ; elle monte au-dessus de ce niveau de $0^m.70$, et par les vents d'ouest et du nord-ouest, de $1^m.70$ à 2 mètres au-dessus de ce niveau moyen.

Sur l'Y, vis-à-vis du lac de Haarlem, le reflux ou la marée basse ne descend au-dessous du niveau moyen que de $0^m.34$; le flux ou la marée haute ne s'élève au-dessus du niveau moyen que de $0^m.10$ ou $0^m.16$; et par les vents violents du nord, ou du nord-ouest, de 2 mètres.

Les vents occasionnent de grandes modifications sur les niveaux des hautes et basses mers.

En hiver, la basse mer descend fréquemment de $0^m.45$ au-dessous du niveau moyen, et reste longtemps à ce niveau ; ce qui permet de laisser les écluses de Katwyk, ainsi que celles de Sparendam et de Haffwegen, ouvertes pendant un jour et deux.

La hauteur ordinaire du niveau des eaux du lac est, pendant l'hiver, de $0^m.29$ au-dessous du niveau moyen de la mer à Amsterdam, marqué zéro à l'échelle d'*Amsterdamsche-Pyl*, qu'on a l'usage de désigner ainsi : AP.

Le niveau du lac est donc $0^m.29$—AP.

En été il est de $0^m.54$ — AP.

Le niveau du lac est sujet à de fréquentes et longues variations.

Pendant un grand nombre d'hivers, il a été de $0^m.453$ — AP.

Du 20 au 25 juin 1838, on avait $0^m.59$—AP ; en décembre, $0^m.40$—AP ; et en septembre 1826, après une longue sécheresse, la hauteur moyenne pendant tout ce mois a été de $0^m.92$—AP.

Le grand réservoir reçoit les eaux fournies par 260 moulins à vent, employés au desséchement du Rhynlande.

L'entretien de chaque moulin à vent, y compris le traitement du conducteur, coûte par an 1300 fr. à 1600 fr.

La profondeur du lac de Haarlem la plus grande est de $4^m.50$; elle diminue, en se rapprochant de ses bords ; on peut fixer à 4 mètres la profondeur moyenne.

Les eaux du lac devant être déversées dans le réservoir restant, qui est au même niveau, la plus grande hauteur où les eaux du fond du lac seront élevées par des machines, sera de 4 mètres 1/2 à 4 mètres 3/4.

L'entreprise du desséchement du lac de Haarlem comprend quatre grands travaux principaux :

1. Le canal de dérivation vers Katwyk, qui doit être élargi et redressé;

2. La machine à vapeur de Sparendam de la force de deux cents chevaux dont il a été parlé;

3. La grande digue et le canal de ceinture;

4. Le desséchement du lac au moyen de machines hydrauliques.

1° Le canal de décharge, aux écluses de *Katwyk*, passant à Leyde, et n'ayant que de petites dimensions, n'écoulait qu'une faible quantité d'eau. Ce canal a été recreusé en 1840, à une profondeur de $2^{m}.20$; il a 40 mètres de largeur à la surface de l'eau, et $31^{m}.30$ de plafond.

Le canal de Katwyk, creusé en 1806, et ouvert jusqu'à la mer, sera élargi, ainsi que les écluses; la largeur du canal au niveau des eaux sera de 52 mètres.

2° La machine à vapeur de Sparendam, la nouvelle écluse de ce nom, et le canal qui y conduit seront achevés en 1842, ou dans les premiers mois de 1843.

Cette machine n'étant pas destinée à élever les eaux à une grande hauteur, sera employée à faire mouvoir des roues à palettes qui les chasseront à travers les écluses.

3° L'ouvrage le plus considérable est la digue et le canal navigable de ceinture du lac.

On sait qu'on procède ainsi dans tous les desséchements.

Le canal de ceinture recevra les eaux de pluie et des moulins qui arrivaient auparavant dans le lac.

Si la navigation, par le canal, doit être plus longue que par le lac, elle sera plus sûre. Il y aura donc compensation.

Sur 50,000 mètres de développement du canal de ceinture, le canal et la digue sont entrepris sur 38,000 mètres, et seront achevés dans le courant de 1842.

En tenant compte du temps qu'il a fallu employer en travaux préparatoires, au règlement des indemnités de terrains à payer, on reconnaîtra que l'entreprise du desséchement marche assez rapidement, et qu'elle sera achevée en peu d'années.

Nous rapporterons quelques données recueillies qui serviront à résoudre le problème et qui sont d'un haut intérêt, parce qu'on sait d'ailleurs que les ingénieurs des Pays-Bas ont une expérience consommée, une supériorité incontestable dans les travaux de desséchement et l'emploi des moulins à vent, et qu'on peut compter sur les résultats de leur expérience éclairée.

La superficie totale du lac de Haarlem, y compris ses extrémités appelées *Spiering-meer* et *Kager-meer*, est de 181 millions de mètres cubes; la profondeur moyenne étant de 4 mètres, le volume d'eau à enlever est de 724 millions de mètres cubes.

Les observations recueillies pendant 98 années ont constaté que la quantité moyenne d'eau de pluie, déduction faite de l'évaporation, est, par mois, en ajoutant les eaux de source de fond, de. . . $0^m.1657$

évaluées à. . . . . $0^m.0343$

Ensemble. . . . . $0^m.2000$

La quantité d'eau introduite dans le lac sera donc, par mois, de 0,20 × 181,000,000 mètres cubes, ou de. . . . 36,200,000

Les moyens d'épuisement doivent donc être calculés pour enlever ce volume dans un temps court, afin que le séjour prolongé des eaux ne nuise pas aux terres et aux prairies du fond du bassin.

On s'est assuré, par un grand nombre d'expériences, qu'un moulin à vent élève 60 mètres cubes à un mètre de hauteur par minute, et que dans le courant d'une année il ne travaille que 60 jours.

Il élèvera donc, dans une année, 5,184,000 mètres cubes d'eau à la hauteur d'un mètre.

Mais pour prévenir les inondations, et tenir compte des éventualités, on est dans l'usage de ne compter que trente jours effectifs de travail d'un moulin à vent pendant 24 heures, pour toute l'année.

Ainsi l'effet utile d'un moulin à vent par an est estimé à 3 millions de mètres cubes d'eau, élevés à une hauteur d'un mètre.

D'après les résultats de l'expérience, on serait certain d'opérer le desséchement complet, en employant un nombre de moulins à vent déterminé par le calcul ci-dessus.

Ces observations répondent à l'objection souvent reproduite, et renouvelée en 1827 par M. Blanchet. Dans son ouvrage publié à Amsterdam en 1827, cet écrivain a prétendu que le desséchement du lac avait toujours été ajourné, parce qu'on avait jugé que les machines hydrauliques connues n'avaient pas assez de puissance, ou parce que leur emploi était trop cher, et que dès lors on ne pouvait espérer le succès avec économie ou bénéfices.

Cette supposition n'est pas admissible. Dans un pays où l'on est parvenu à dessécher tant de milliers d'hectares de marais et de lacs, on ne pouvait être arrêté par les difficultés et les dépenses de dessécher encore un autre polder de 18,000 hectares, en employant les mêmes machines hydrauliques, mais en plus grand nombre.

On a déjà signalé plusieurs des causes qui ont fait ajourner l'entreprise. Il en est d'autres, et de toute nature, qui expliquent les délais, et particulièrement la divergence des opinions sur les moyens à employer, les intérêts opposés à concilier, enfin de fréquentes perturbations politiques en Europe et dans les Pays-Bas.

Maintenant les travaux ont été déterminés, sont entrepris et poussés avec une très-grande activité; personne ne peut mettre en doute leur prompt achèvement, et pour la somme qui a été fixée par le devis de la commission composée des personnes les plus recommandables et les plus éclairées.

§ 3. *Force motrice des machines hydrauliques à employer au desséchement du lac de Haarlem.*

Par arrêté royal du 21 novembre 1840, il a été statué que l'on ferait usage de machines à vapeur pour le desséchement du lac.

Les calculs dont on a donné les éléments ont constaté qu'une force de 1,200 chevaux de vapeur était nécessaire pour opérer, en temps critique, l'épuisement des eaux de pluie, de source et de filtration qui arriveront au fond du lac après le desséchement.

Par temps critique, on entend la saison des pluies, c'est-à-dire ordinairement la fin de l'automne et de l'hiver, époques où les machines

d'épuisement, soit moulins à vent, ou machines à vapeur, sont à peine suffisantes pour extraire les eaux des polders; tandis qu'en été, aucune extraction d'eau n'est souvent nécessaire pendant des mois entiers.

La force de 1,200 chevaux de vapeur est fixée comme étant nécessaire, non-seulement pour mettre le lac à sec, mais pour maintenir constamment le desséchement; c'est ainsi qu'on calcule dans tous les desséchements. On conserve toutes les machines du premier desséchement pour maintenir toujours à sec les nouveaux polders.

Seulement, pour opérer le premier desséchement, on fait travailler jour et nuit les moulins à vent, lorsque le vent souffle, et pour maintenir les polders à sec, on ne fait marcher les moulins qu'en temps de pluie.

On conçoit la nécessité de n'employer, pour opérer le desséchement, que la force strictement nécessaire, également calculée pour maintenir ensuite le terrain à sec. Si on augmentait, par exemple, cette force primitive de moitié ou du double, l'excédant de force deviendrait inutile après le desséchement primitif du nouveau polder; il faudrait donc enlever et détruire les moulins excédant les besoins, ce qui entraînerait dans un supplément considérable de dépenses.

On a vu plus haut que la plus grande hauteur où les eaux doivent être élevées pendant le desséchement du fond du lac à la mer, ainsi que la hauteur constante après l'opération pour maintenir le polder à sec, était de 4 mètres 3/4 à 5 mètres; cette donnée montre que l'on ne doit pas élever l'eau d'une seule fois, ou, selon l'expression technique, *d'une seule levée*, au moyen de roues à palettes ou de vis d'Archimède.

Dans ces conditions, la construction de ces machines deviendrait, à cause de leurs grandes dimensions, si difficile, qu'on ne parviendrait pas, sans dépenses excessives, à garantir leur solidité ni leur bon usage.

L'emploi des pompes prévient ces inconvénients.

On avait d'abord à examiner quel parti était le plus avantageux (toutes choses égales d'ailleurs), d'élever l'eau en deux reprises, soit par des roues à palettes, soit par des vis d'Archimède, ou d'élever l'eau en une fois, d'un seul jet, par des pompes.

Dans l'un et l'autre système, on établirait toujours les machines à épui-

ser sur trois points du lac, savoir, au *Zuidersparsn*, au *Lutkermeer* et au *Nagermeer*.

En employant les roues à palettes, ou les vis d'Archimède, il y aurait quatre machines sur chaque point, dont deux seraient à la station supérieure, et deux à la station inférieure.

Mais en se servant de pompes, il n'y en aurait que deux seulement à chaque point, et on les placerait toutes deux à la station supérieure.

On a donc compris que, dans le premier cas, il faudrait en tout douze machines de cent chevaux chacune, et dans le second cas, six machines seulement de deux cents chevaux de force.

La commission étant convaincue que des pompes aspirantes très-bien construites rempliraient le but qu'elle se propose, elle ne manquera pas de donner la préférence à ce dernier système.

Comme il est d'ailleurs démontré que six machines à vapeur de la force de deux cents chevaux coûteront moins d'achat et de frais d'établissement et d'entretien que douze machines de cent chevaux, elle fera choix des machines d'une plus grande puissance.

La commission a encore fixé son attention sur une question fort importante.

Lorsque des machines à vapeur sont destinées à faire mouvoir des machines hydrauliques rotatives, telles que roues à palettes, vis d'Archimède, les machines à vapeur doivent être établies d'après un système différent, et elles dépensent plus de combustibles, pour un même effet utile, que des machines à vapeur employées à faire mouvoir des pompes.

Par exemple, les machines à feu pour épuisement, dans les mines de Cornouailles, qui sont à haute pression et à expansion, ne consomment que $1^{kil.}.2$ de houille par force de cheval et par heure.

Ce fait a été constaté par les membres de la commission du desséchement, qui ont été visiter les machines de Cornouailles, en Angleterre.

La commission a reçu des modèles d'un grand nombre de machines à épuiser; mais aucune ne lui a paru offrir les avantages des simples pompes aspirantes mises en mouvement par des moteurs comme ceux de Cornouailles.

Si les machines qu'on emploiera, et dont on fera d'abord l'essai, répondent à l'attente, comme tout donne lieu de l'espérer, le desséchement du lac sera effectué dans un délai de moins de deux ans, à dater du moment où les machines seront établies et fonctionneront.

Dans le nombre des machines de deux cents chevaux n'est pas comprise celle de Sparendam, qui n'est pas destinée à élever l'eau par des pompes, parce que la différence du niveau du canal de desséchement et de la mer étant peu considérable, il est préférable, et même nécessaire, d'y appliquer des roues à palettes qui chasseront l'eau du canal dans la mer.

Ces détails donnent une idée générale de l'immense entreprise du desséchement du lac de Haarlem, et en font présager un prompt et glorieux succès qui méritera la reconnaissance des populations actuelles et de la postérité.

CHAPITRE III.

UTILITÉ D'UN NOUVEAU CANAL D'AMSTERDAM A LA MER DU NORD ET D'UN PORT A L'EMBOUCHURE DE CE CANAL.

§ 1. *Amsterdam.*

Amsterdam a été longtemps l'entrepôt des marchandises du monde, la reine des cités maritimes et commerciales, le berceau des manufactures; les milliers de vaisseaux qui sillonnèrent les mers, mettaient en relation les peuples divers, étrangers aux arts et à la marine.

Amsterdam a eu la gloire de donner un souverain à la Grande-Bretagne, de l'installer et de le soutenir par ses armes, d'appeler sur ses chantiers un grand prince, de montrer aux autres peuples les meilleurs modèles d'administration intérieure, et de leur enseigner les secrets de l'accrois-

sement des richesses et de la puissance par le travail et l'économie.

Amsterdam placée, comme Athènes, entre deux mers, entourée de vastes murailles, a su aussi établir des colonies, produire de grands hommes et résister à un grand roi.

Mais plus prévoyante qu'Athènes, elle n'a point épuisé ses finances, ni excité la haine des villes alliées, et des guerres intestines, par des monuments fastueux, les derniers efforts d'un grand peuple dans sa décrépitude et sa corruption, et les causes infaillibles de sa servitude prochaine et éternelle.

Amsterdam, en construisant de vastes ports, des docks, des arsenaux, un magnifique hôtel de ville, semblait ne vouloir que des édifices utiles, et cependant elle a su réunir la grandeur, la durée, à un accroissement de richesses et de force.

Mais dans ce siècle privilégié, fécond en découvertes importantes, qui se propagent avec rapidité, Amsterdam est menacée de perdre les éléments principaux de son commerce et de ses prospérités.

La mer du Zuyderzée est coupée de bancs; le grand et magnifique canal du Helder a vingt-cinq lieues de longueur; la marine à vapeur, se développant toujours, s'empare du transport des voyageurs et des marchandises précieuses au détriment d'Amsterdam.

Dans l'état présent, Amsterdam ne peut prendre qu'une part secondaire aux transports des produits divers dont elle avait conquis et exercé pendant des siècles le monopole.

Ces considérations ont fait penser que, sans apporter aucune modification au beau projet de desséchement du lac de Haarlem, admirablement bien conçu dans son ensemble et ses moindres détails, on pourrait doter Amsterdam d'un port rapproché dans la mer du Nord, et mettre cette capitale en relations journalières avec les autres capitales et places de commerce, par des vaisseaux à vapeur.

§ 2. *Explication du projet du canal et du port de Zandvoord.*

Le canal d'Amsterdam à Zandvoord suivrait, à partir de cette capitale, le canal de *Kastverloren Vaart* jusqu'au lac de *Haarlem*, serait

élargi, creusé, et aurait 40 mètres de plafond, une profondeur d'eau de 6 mètres au-dessous de AP, ou du zéro de la marée moyenne à Amsterdam, des talus de 2 pour 1, des digues de 40 mètres de largeur au couronnement, et de 2 mètres au-dessus de AP; 64 mètres de largeur à la ligne de flottaison.

A partir de la rencontre du tracé de ce canal avec le lac de Haarlem, il serait tiré des lignes droites parallèles dirigées sur Zandvoord, et passant près de la ville de Haarlem.

On établirait, dans la traversée du lac de Haarlem et des dunes, un canal ayant les mêmes dimensions que la première partie et se liant avec elle.

Le travail serait commencé à l'entrée des dunes; les déblais des sables seraient transportés en remblais au moyen de voies en fer posées sur les nouvelles digues, et en marchant vers le lac.

Chaque digue ayant 40 mètres de largeur pourrait recevoir huit lignes de chemins de fer, qui seraient desservies par des locomotives.

Le cube des déblais, comme celui des remblais, transportés par journée de douze heures de travail, et à raison de 50 mètres par voyage, serait, pour une voie, de 600 mètres cubes; pour huit voies, de 4,800 mètres; enfin, pour 300 jours, de 1,440,000 mètres cubes.

Chaque digue traversant le lac de Haarlem, aurait 8,000 mètres de longueur, 6 mètres d'élévation au-dessus du fond, 40 mètres de largeur au couronnement, et 64 mètres de largeur à sa base; le cube par mètre courant serait donc de 312, et pour 8,000 de 2,496,000. De cette quantité il faut retrancher les déblais du canal en contre-bas, de 2 mètres du fond du lac, ou 88 mètres par mètre courant, et 704,000 pour les 8,000 mètres, dont 352,000 mètres cubes pour chaque digue; il resterait donc à porter en remblais 2,144,000 mètres cubes. Cette quantité peut être réduite à 1,440,000 mètres cubes, en diminuant d'un tiers la largeur de la traversée du lac, en choisissant le point de l'étranglement, et en dirigeant le canal parallèlement à la grande route d'Amsterdam à Haarlem.

Le plus grand cube des déblais et remblais ne s'élèverait pas à plus de 8 millions, dont la dépense peut être fixée à un franc le mètre cube pour fouille, transport et remblais.

On sait que lorsqu'un chemin de fer est exécuté avec économie, le transport de 400,000 tonneaux, à raison de $0^{m}.075$ par tonneau et par kilomètre, rembourse les frais d'exploitation et les intérêts du capital ; ainsi, en supposant même que les déblais soïent portés à une distance de 10,000 mètres, les frais de transport seraient de $0^{m}.75$; il resterait pour fouille, chargement et déchargement, $0^{m}.25$, prix suffisant dans une telle localité.

Mais, sur la moitié de l'étendue du canal, les terres seraient portées à un ou deux relais seulement, et le prix des déblais et remblais ne s'élèverait ensemble qu'à 35 ou 40 centimes.

On peut donc admettre que le creusement de tout le canal et les remblais des digues traversant le lac ne coûteraient pas plus de 8 millions.

A ces dépenses, il faut ajouter les écluses pour le passage des navires de diverses dimensions, et les écluses de décharge et de chasse, aux deux extrémités du canal, l'établissement des jetées et des bassins au port Zandvoord, et de deux machines à vapeur de 100 chevaux, le tout évalué ensemble à une somme pareille de 8 millions.

Tous ces ouvrages pourraient être achevés dans un délai de trois années.

On procéderait ainsi : les digues du canal seraient tracées et établies du lac aux dunes ; sur ces digues, des voies de chemin de fer seraient posées et serviraient à conduire le sable de la tranchée des dunes sur les digues devant traverser le lac.

Lorsque les digues seraient achevées, deux machines à vapeur de cent chevaux mettraient à sec le canal entre les digues, afin de le creuser de deux mètres en contre-bas du fond du lac.

Un cheval de vapeur élève 75 kilogrammes à 1 mètre par seconde ; mais, en raison des frottements, et de toutes les pertes de force, son effet utile est réduit à. . . . . 50 kilogrammes, élevés à 1 mètre par seconde. La hauteur moyenne des eaux à élever est de 3 mètres ; deux machines à vapeur de la force ensemble de 200 chevaux, épuiseront 50 kil. $\times$ 200 $=$ 10,000 kilogrammes ou 10 tonneaux, élevés à 1 mètre, ou $\frac{10}{3}$ tonneaux élevés à 3 mètres par seconde, et en vingt-quatre heures 86,400 $\times \frac{10}{3} =$ 288,000 tonneaux.

Le canal, dans la traversée du lac, ayant 8,000 mètres de longueur, et une section de 312 mètres carrés, le volume des eaux du canal serait de 2,496,000 mètres cubes ; en admettant pour filtration 384,000, le cube total à enlever serait de 2,880,000, et pourrait être épuisé en dix jours; le creusement du canal à 2 mètres en contre-bas du fond du lac serait donc facile.

L'établissement, aux deux extrémités du canal, d'un ensemble d'écluses destinées au passage des navires, à recevoir et à décharger les eaux, à donner des chasses, serait un complément indispensable à l'ouverture du grand canal.

Le système de ces écluses pourrait en comprendre sept, de diverses formes et grandeurs, ayant ensemble un débouché de 40 mètres pour les manœuvres d'eau dont il sera parlé.

En avant de ces écluses, on donnerait au canal de plus grandes dimensions; on formerait des bassins, afin que le niveau des eaux ne baisse pas instantanément à l'ouverture des écluses de chasse, et que les eaux du canal aient le temps d'y arriver.

§ 3. *Action des écluses de chasse, pour dépenser les eaux du canal considéré comme réservoir, et pour creuser un chenal à l'entrée du port.*

Les écluses de *Katwyk* sont à une grande distance du milieu du lac, en sorte qu'on perd pour le desséchement la pente du canal d'écoulement; pente qui d'ailleurs est plus forte, en raison de la faible section du canal de décharge.

Katwyk est plus rapproché de quatre heures de l'embouchure du Rhin que Zandvoord, ainsi ce point de la côte doit être affecté du régime des eaux du fleuve; les marées doivent être moins fortes qu'à Zandvoord.

Mais en admettant les données recueillies à Katwyk, on sait que les marées ordinaires s'élèvent à marée haute à 0,50+AP et descendent à marée basse à 0,50—AP.

Mais tous les quinze jours, aux marées de vives eaux et par les grands

vents, la basse mer descend à 1^m—AP et remonte à 1 et 2^m+AP. Il y a donc une différence de plus de 2 mètres.

Ainsi il est possible de tenir les eaux du grand canal, soit par les eaux fournies par les machines de desséchement, soit en introduisant des eaux de la mer à marée haute et de vives eaux, à une hauteur de 2 mètres, et d'employer cette chute à faire des chasses puissantes et fréquentes.

Ce moyen d'action étant favorisé par des jetées prolongées et par le rapprochement des écluses de chasse, on aurait la certitude de creuser une passe profonde à l'entrée du port de Zandvoord, afin de donner passage aux navires à vapeur et aux vaisseaux d'un fort tonnage d'Amsterdam.

Le port de Dunkerque n'a été creusé et n'est conservé que par le moyen de chasses qu'on renouvelle à peine une fois par mois, mais qui, à la vérité, sont plus puissantes, puisque la différence des hautes et basses mers varie de $4^m.50$ à $6^m.20$, suivant les phases de la lune.

Il faudrait à Zandvoord multiplier les chasses, les renouveler chaque semaine, pour obtenir des résultats analogues qui, du reste, paraissent de même assurés.

On sait que lorsque le port de Dunkerque fut comblé, en exécution d'un traité, les négociants de cette ville ouvrirent dans les dunes le grand canal de Mardick, établirent les écluses de ce nom, et parvinrent en quelques chasses à ouvrir un chenal profond qui permit l'entrée des grands navires dans ce canal creusé par les troupes de Louis XIV.

§ 4. *Avantages agricoles du grand canal et du port de Zandvoord.*

Le système du desséchement est complet par de savantes combinaisons générales et par les détails d'exécution, fruit d'une expérience consommée et éclairée des ingénieurs néerlandais.

Le grand canal de ceinture communiquerait par des écluses avec le grand canal direct d'Amsterdam à Zandvoord, et cette jonction augmenterait leur utilité respective.

Mais les ingénieurs néerlandais, en raison même de leurs recherches persévérantes, ont émis le doute et la crainte que des filtrations de la

mer pouvaient fournir des eaux dans le bassin du lac desséché, et en ont même évalué le cube probable.

Il est d'ailleurs évident que la différence entre le niveau de la mer et le fond du lac desséché étant de 4 mètres, les filtrations deviendront beaucoup plus abondantes.

D'autre part, on doit craindre encore des marées extraordinaires, la rupture des digues ou des portes d'écluses, et une nouvelle invasion des eaux dans le bassin desséché du lac.

Par tous ces motifs, on comprendra l'utilité des digues traversant le lac, et mettant à l'abri de l'irruption des eaux de la mer la plus grande partie du bassin.

Ces digues ont encore, sous un autre rapport, une importance plus grande. C'est sur le talus et sur la digue même que l'on construirait les machines à épuiser et tous les bâtiments d'exploitation, dont les habitants ne seraient plus exposés à de nouvelles inondations extraordinaires.

C'est par ce motif aussi qu'on a proposé de donner une grande largeur aux digues du canal, largeur qu'on pourrait augmenter en continuant d'apporter, par chemins de fer, des sables des dunes, en extension des digues.

Le sol d'un hectare de terrain du lac, pour être porté à 4 mètres au-dessus du fond, demanderait 40,000 mètres cubes de sable, et coûterait ainsi 40,000 fr. Cette dépense serait payée par la plus value du sol du lac mis en culture, autour des fermes et des jardins, d'habitations, construits sur cet hectare relevé et placé à proximité d'Amsterdam dans une position très-favorable.

La surface du lac étant de 18,000 hectares, la valeur de l'hectare peut varier de 1,000 à 5,000 fr., selon les facilités d'exploitation et la réduction des frais d'épuisement.

Puisque le canal avec ses digues remplirait ce double but, on peut espérer que la plus value s'élèverait au delà de la dépense des digues et des frais de construction du port de Zandvoord.

Les digues, suffisamment élargies, ayant des chemins de fer conduisant au port, seraient habitées sur une grande partie de la longueur, et

les terrains des digues et du fond du lac vendus ensemble par lots auraient une valeur bien plus considérable que le fond du lac, sans routes, sans habitations, et toujours exposé aux dangers des irruptions nouvelles de la mer.

§ 5. *Avantages financiers du grand canal et du port de Zandvoord.*

Amsterdam ne communique avec la mer du Nord que par la mer du Zuyderzée, dont les passes s'élèvent en raison de l'accroissement des bancs de sable, et par le grand canal du Helder de vingt-cinq lieues de longueur.

Il faut donc cinq ou six jours de navigation pour arriver d'Amsterdam au Texel; mais le vaisseau qui part d'Amsterdam par un bon vent, trouve quelquefois au Texel un vent contraire, et reste dans le port des semaines.

Il y a donc perte de plusieurs jours et quelquefois de plusieurs semaines.

Amsterdam ne peut pas, par ces circonstances, établir de services réguliers à la vapeur avec la France et l'Angleterre, ni lutter avec les ports rivaux plus heureusement placés.

Lorsque le grand canal et le port de Zandvoord seraient exécutés, Amsterdam ne serait plus qu'à cinq heures de son nouveau port, par la navigation, et à une demi-heure par chemins de fer.

Les bâtiments à vapeur partant de Zandvoord seraient sur la route du Havre à Saint-Pétersbourg, et en face des côtes d'Angleterre; en un jour, ils iraient à Londres.

Amsterdam reprendrait donc son rang dans le nouveau commerce maritime par bateaux à vapeur.

Si l'on calcule la perte éprouvée par le retard du voyage de chaque vaisseau en passant au Texel, on trouvera qu'elle s'élève chaque année au delà de l'intérêt, et peut-être du capital de la dépense du canal et du port de Zandvoord. On évalue à un franc par jour le prix du fret d'un tonneau par navire à voiles; 3,000 navires de 300 tonneaux, et pendant cinq jours, à un franc par tonneau, donnent 4,500,000 francs, à quoi il

faut ajouter la perte, chaque année, de plusieurs navires dans la mer du Zuyderzée, et surtout la perte des bénéfices qu'Amsterdam obtiendrait par la navigation à vapeur.

Si ce canal ne s'établit pas, les voyageurs qui se rendent sur le Rhin ne passeront pas par Amsterdam; c'est donc encore un nouveau préjudice qu'Amsterdam éviterait.

§ 6. *Avantages militaires du grand canal et du port de Zandvoord.*

Amsterdam s'est défendue contre les armées de Louis XIV en ouvrant ses écluses et s'entourant d'une mer; elle a été prise en hiver, lorsque les eaux gelées facilitaient les approches des places.

Il est donc constaté qu'en hiver, par de fortes gelées, les approches d'Amsterdam sont accessibles; on propose d'y établir, au milieu du bassin du lac, un fort qui commanderait les routes et les passages de la capitale, et il suffirait d'un remblai, par les moyens indiqués, de cinq à six hectares, pour élever le pied des constructions au-dessus du niveau des eaux du lac et de la mer.

Avec ce fort, Amsterdam serait mieux défendue et plus imprenable que dans l'état actuel.

D'ailleurs, le royaume des Pays-Bas est une puissance maritime dont l'alliance serait d'autant plus recherchée que sa puissance aurait plus d'extension. Le port de Zandvoord, établi sur une plage qui ne serait accessible que par le chenal, serait d'une facile défense et d'une haute importance pour les expéditions maritimes par vaisseaux à vapeur. Le port de *Zandvoord* n'étant qu'à une demi-heure de distance d'Amsterdam, les expéditions seraient aussitôt entreprises qu'ordonnées, et deviendraient très-redoutables pour les nations ennemies.

§ 7. *Avantages d'ordre public et d'avenir procurés par le grand canal et le port de Zandvoord.*

Amsterdam, de 250,000 habitants, doit ses prospérités à un commerce considérable, à la puissance des capitaux accumulés.

Si la navigation à la vapeur et les chemins de fer attiraient, dans d'autres places rivales, le passage des voyageurs et des marchandises, les capitaux, à la longue, se déplaceraient, cette capitale perdrait les éléments de ses prospérités, et la population n'aurait plus les mêmes moyens de travail et d'aisance.

L'exécution des travaux proposés donnerait de l'emploi pendant trois ans aux classes ouvrières, aux constructeurs de vaisseaux à vapeur; bientôt cette capitale accroissant son commerce, la population tout entière participerait à la nouvelle prospérité.

En supposant seulement que dix vaisseaux à vapeur néerlandais partent chaque jour du nouveau port de *Zandvoord*, le nombre des voyageurs décuplerait, et le mouvement commercial du port doublerait peu d'années après l'achèvement du canal et du port de Zandvoord.

§ 8. *Avantages pour le souverain de l'établissement du grand canal et du port de Zandvoord.*

La puissance d'un souverain dépend moins de l'étendue des provinces, du nombre des habitants et des troupes réglées, que de l'harmonie et de la perfection des institutions politiques et administratives; si de grandes armées assurent de faciles et vastes conquêtes, elles sont exposées à de grands désastres.

Les règlements intérieurs des Pays-Bas sont des chefs-d'œuvre et des modèles qui garantissent la sécurité et les prospérités au dedans, et en assurent la défense contre l'étranger.

Depuis les progrès de la navigation à vapeur, le développement de cette nouvelle invention est une condition de conservation et d'extension de la puissance dans les relations commerciales.

Amsterdam, au fond du *Zuyderzée*, est à l'abri des attaques par mer; les bancs de sable ferment cette mer aux vaisseaux de guerre.

Mais Rotterdam peut être brûlée par les flottes ennemies; les Pays-Bas, alors, perdraient par une première guerre malheureuse les moyens de réaction, de conservation de leurs belles colonies.

Le grand canal et le port de *Zandvoord* ouverts, Amsterdam pourrait

envoyer des expéditions sur les côtes ennemies, commander la mer du Nord, faire redouter ses hostilités et rechercher son alliance.

L'entreprise du desséchement du lac de Haarlem est déjà pour le souverain une gloire immortelle. Telle est la confiance dans les résultats de l'entreprise, que s'il ordonnait la vente immédiate du fond du lac avant le desséchement, comme Rome mit aux enchères le terrain du camp des ennemis assiégeant la ville, il se présenterait aussi un grand nombre de surenchérisseurs.

Les eaux sont les véritables et perpétuels ennemis des Pays-Bas, qui depuis trois siècles ont toujours été domptés par une population intelligente, laborieuse, admirablement unie par les mille liens des associations utiles.

Sa majesté ajouterait encore à l'éclat de ce magnifique travail, si le grand canal et le port de Zandvoord étaient en même temps exécutés.

§9. *Le canal et le port de Zandvoord seraient plus utiles qu'un autre canal d'Amsterdam à la mer du Nord par le Hetye et Vyker-Meer.*

La mer de Hetye et Vyker-Meer, au nord d'Amsterdam, met en relation cette capitale avec les contrées dont les canaux débouchent dans le bras de mer; elle sert d'écoulement aux eaux des canaux de desséchement; on peut donc changer l'état des lieux.

Cette mer est envasée, les passes ont peu de profondeur; en sorte que la communication qui serait établie avec la mer du Nord ne procurerait pas à Amsterdam un passage pour ses grands navires.

L'établissement d'un grand canal avec 6 mètres de tirant d'eau, présenterait les plus grandes difficultés à travers cette mer exposée à des coups de vent violents.

Ce canal ne donnerait pas de chasses aussi puissantes et les moyens d'ouvrir un chenal.

On ne peut donc comparer une telle opération à l'entreprise du canal maritime d'Amsterdam à Zandvoord, dont on peut calculer avec précision les difficultés, les dépenses et le temps de l'exécution.

Le canal à travers le lac est à la fois la direction la plus courte, et l'ouvrage qui réunit les avantages divers, sans présenter d'autres inconvénients que la grandeur des dépenses.

Il reste à décider si les profits à espérer compenseront, comme on le suppose, les dépenses à faire.

Nous rappellerons encore que n'ayant pas étudié les localités, notre opération est moins un projet d'ingénieur qu'un vœu exprimé en faveur des prospérités des Pays-Bas qui, par leurs antécédents et la perfection de leurs institutions, commandent l'intérêt de tous les peuples.

CHAPITRE IV.

APPLICATION A LA FRANCE DES DOCUMENTS RELATIFS AUX GRANDS TRAVAUX ENTREPRIS DANS LES PAYS-BAS.

§ 1. *Avantages réciproques des prospérités des deux royaumes.*

Les grands travaux des Pays-Bas et l'accroissement des prospérités de ce royaume commandent en France un vif intérêt par les souvenirs et les espérances.

La France, au 16ᵉ siècle, a contribué puissamment à l'émancipation des Provinces-Unies et à l'installation de Guillaume Iᵉʳ, prince d'Orange; et dans des circonstances probables, son concours, toujours assuré à l'indépendance de ce royaume, serait encore efficace.

On s'est étonné et plaint autrefois des limites étroites de la reconnaissance des Pays-Bas, peu d'années après l'affranchissement; mais on prétendait alors exiger d'un état libre des actes qui auraient supposé et même constitué le patronage et presque la domination d'un souverain plus

rapproché, plus puissant et plus entreprenant que le roi d'Espagne, évincé par le concours du roi de France. Les malheurs politiques du passé rendaient les Pays-Bas ombrageux pour l'avenir.

On a dit encore qu'un prince d'Orange, abandonnant le service en France, avait accepté contre elle un commandement en Espagne.

Mais dans ces siècles de guerres civiles, des désordres et des fautes des cours, des princes de la famille royale, Henri IV, les Condé, les Turenne, etc., ont été de même poussés dans les rangs des armées ennemies, par des offenses ou d'autres motifs de mécontentement.

Les princes d'Orange, d'ailleurs, possédant des terres et d'immenses domaines en Bourgogne, et principalement en Franche-Comté, étaient surtout suzerains des rois d'Espagne.

Le dernier de la troisième race masculine, Philibert de Châlons, prince d'Orange, cousin de Charles-Quint, généralissime de ses armées, vice-roi de Naples, tué à trente ans au siége de Florence, était entouré de guerriers franc-comtois, et particulièrement des environs de Lons-le-Saulnier, sa résidence, et où il reçut la sépulture avec une pompe royale, et des témoignages de regrets donnés par les populations franc-comtoises au jeune héros du siècle. Il y avait alors communauté d'intérêts, d'administration et de nationalité entre les peuples divers des Pays-Bas, des Flandres et de la Franche-Comté, gouvernés par la maison de Bourgogne.

A toutes les époques de troubles religieux et politiques, les Pays-Bas offrirent aux exilés de France une courageuse hospitalité et une nouvelle et généreuse patrie.

Pour l'avenir, le royaume des Pays-Bas, croissant en prospérité à l'intérieur et dans ses riches colonies, sous l'influence de ses belles institutions et de son gouvernement paternel, continuera à défendre avec une ferme persévérance la liberté des mers, et à étendre avec la France ses relations commerciales, également favorables aux deux pays, et que le nouveau traité de commerce doit multiplier.

Les Pays-Bas, comme puissance, ne doivent pas être estimés en raison de la faible étendue du royaume, mais d'après la parfaite organisation

administrative, les forces maritimes exercées, les richesses accumulées, et le passé glorieux qui fait présager l'avenir.

Les Pays-Bas, tenant la clef des fleuves, placés aux limites des plus grands empires, semblent appelés à s'interposer entre eux pour en prévenir les luttes, et devenir encore arbitres, comme le roi Guillaume fut choisi, par sa haute sagesse, pour régler les contestations entre la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique.

§ 2. *Application à la France des syndicats de desséchement, établis dans les Pays-Bas.*

Le sol des Pays-Bas n'a été conquis sur la mer et sur les fleuves, et n'est défendu des flots, que par le génie des associations actives, indépendantes.

Au moment du danger, les populations accourent sur les points menacés, et savent prévenir les désastres ou en diminuer l'intensité.

Supprimez cette spontanéité, cette unité d'action bien réglée; forcez les administrateurs de desséchement de demander et d'attendre, pendant des semaines et des mois, des autorisations d'une capitale éloignée, et toutes ces contrées fertiles rentreraient sous les eaux à la première tempête extraordinaire.

On prétendra que les beaux règlements des Pays-Bas ont moins pour origine la sagesse des législateurs que la nécessité impérieuse de la situation des Provinces-Unies.

Cependant la France, l'Italie, l'Espagne, ont aussi de vastes terrains soit à dessécher, soit à défendre de l'invasion des fleuves débordés; mais les associations n'existant pas, ces fleuves inondent et dévastent fréquemment les campagnes riveraines, sans rencontrer d'obstacles opposés aux flots.

Dans la Flandre française, des syndicats de desséchement ont été institués comme dans les Pays-Bas, et sont parvenus à transformer en terrains fertiles de vastes marais insalubres, à les percer de routes et de canaux, et à créer une prospérité agricole inconnue dans les contrées soumises à une centralisation administrative absolue.

Avec une semblable organisation dans les bassins du Rhône, de la Saône, de la Loire, etc., ces fleuves seraient endigués, et leurs rives, garanties des inondations, donneraient des récoltes mieux assurées et plus abondantes.

Les syndicats, ou associations pour les améliorations agricoles, forment surtout des administrateurs habiles, et contribuent, par les réunions fréquentes des habitants, à effacer les germes des dissensions intestines et à inspirer à tous un patriotisme et un dévouement capables des plus énergiques efforts.

§ 3. *Direction de l'entreprise du desséchement de la mer de Haarlem.*

Le gouvernement a confié la gestion et la responsabilité de l'entreprise la plus hardie du siècle, exclusivement à 14 membres choisis parmi les plus hautes notabilités du royaume dans les sciences, et les chambres; il a affranchi cette commission de toute entrave administrative.

Ces membres, inspirés par les devoirs de leur haute mission, ont visité les pays divers pour en étudier les travaux et les machines les plus parfaites, et pour arriver à la solution la plus complète et aussi la plus économique du grand problème à résoudre.

Les mêmes délégués qui ont arrêté les projets, en dirigent l'exécution et en conserveront l'administration jusqu'à leur achèvement.

On comprend dès lors que le souverain a ainsi évité les discussions, les retards et les pertes qu'aurait suscités une centralisation administrative éloignée, absolue, mal informée et dès lors ruineuse.

Un semblable ouvrage délaissé à un ministre politique, étranger à la spécialité qui lui est attribuée, eût été interminable.

Ce ministre, longtemps indécis entre mille projets, aurait désigné des ingénieurs de ses préférences; après lui, de nouveaux ministres auraient changé les ingénieurs et les projets.

Les retards, les changements seraient inévitables, et les pertes incalculables.

Tel est l'historique de tous les grands canaux de France exécutés par le gouvernement; aucun d'eux n'a été ouvert à la navigation avant un

demi-siècle, et la perte des intérêts composés a plus que triplé le montant des sacrifices et des pertes supportés par les contribuables.

Nous ne citons pas les belles institutions du royaume des Pays-Bas comme des innovations et des découvertes ; depuis un temps immémorial la France ancienne en possédait d'analogues, mais elles ont succombé dans le naufrage des révolutions provoquées par les abus, et sources elles-mêmes d'abus plus graves, et de destructions souvent sans compensation.

Par ces institutions fondamentales, les provinces de la Flandre, de la Bourgogne et du Languedoc, s'étaient élevées au plus haut degré de prospérité, et conservent encore une suprématie due à l'antique influence d'une excellente administration provinciale.

Nous nous autorisons de ces exemples, puisés dans les divers empires bien réglés, pour réclamer sans relâche la réforme d'une administration absolue et ruineuse, et la restitution, par les voies légales, d'institutions locales indépendantes, que recommandent l'expérience des siècles chez tous les peuples et les progrès éclairés des temps modernes.

NEUVIÈME MÉMOIRE

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

TRAVAUX PUBLICS

EN SUISSE

ET DANS LES ÉTATS VOISINS.

NEUVIÈME MÉMOIRE

SUR

LES TRAVAUX PUBLICS.

LÉGISLATION, ADMINISTRATION ET SITUATION

DES TRAVAUX PUBLICS

DE LA CONFÉDÉRATION DES VINGT-TROIS CANTONS SUISSES,

ET DES ÉTATS VOISINS;

ET

RECHERCHES

SUR LES CONSÉQUENCES DES SYSTÈMES DIFFÉRENTS DE LÉGISLATION ET D'ADMINISTRATION

DES TRAVAUX PUBLICS

DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA.

DISCOURS PRÉLIMINAIRE.

Le perfectionnement de la législation et de l'administration françaises des travaux publics, et, comme conséquence, l'accroissement des prospérités et de la grandeur du pays, étant le but de ces mémoires, nous ne donnerons pas, comme ingénieur, une description minutieuse des beaux ouvrages exécutés en Suisse depuis cinquante années; ces détails se trouvent consignés dans les manuels nombreux publiés pour les touristes de la Suisse.

Nous avons déjà rappelé les beaux travaux et la prospérité qu'avait produits l'administration éclairée et paternelle de la province de Languedoc, et souvent exposé l'heureuse influence des édits sur les travaux publics de Henri IV, ce roi législateur.

Si nous retrouvons, sur un sol et sous un ciel différents, sous un gouvernement politique supposé contraire, une même législation, une semblable administration, les mêmes et admirables résultats, ne peut-on pas déjà présumer que le système administratif et la situation du pays sont liés comme les effets aux causes, et que la même législation et la même administration des travaux publics conviennent à tous les États, quelles que soient d'ailleurs la dénomination et la forme du gouvernement politique?

De même qu'un agronome éclairé, cultivant selon les meilleurs principes d'assolement, d'amendement, rend sa terre plus productive que le domaine négligé d'un grand propriétaire éloigné; de même aussi, les notabilités locales, zélées, indépendantes, chargées, avec des pouvoirs suffisants, de l'administration gratuite d'une contrée, savent mieux que des agents étrangers, indifférents, en assurer la sécurité et la prospérité sous les divers régimes politiques, réguliers et paternels, ou absolus et révolutionnaires.

On peut déduire de l'étude des faits des théorèmes économiques.

Une administration paternelle, gratuite, confiée au pays, rend les nations heureuses, riches, et les gouvernements puissants et séculaires.

Une administration locale, réservée à des étrangers soldés, mobiles, est stérile, chère, ruineuse, et engendre des convulsions et des révolutions.

Les mêmes propositions peuvent être encore ainsi présentées:

Une excellente administration locale compense quelquefois ou atténue du moins les calamités engendrées par un mauvais gouvernement.

Une administration locale imprévoyante, oppressive, amène de nécessité la destruction d'un gouvernement même glorieux et national.

Pour apprécier l'influence des systèmes différents d'administration des travaux publics, nous mettrons en parallèle la situation de diverses populations voisines, ayant parfaite conformité d'origine, de religion, de langage, habitant un sol semblable, sous le même ciel, sur les deux

versants des mêmes montagnes, sur les rives opposées ou rapprochées des mêmes lacs.

Si, les principes d'administration intérieure étant différents dans des contrées voisines, tout est contraste et opposition dans les résultats, ne doit-on pas croire à l'action irrésistible du régime administratif?

Pour mieux vérifier ces conjectures, nous comparerons encore chacun de ces pays à lui-même, après une période de cinquante ans; et si l'influence opposée de deux administrations contraires, l'une locale et paternelle, et l'autre absolue, s'est manifestée invariablement partout, les doutes se changeront en conviction; et c'est avec l'autorité des faits et des enseignements irrécusables qu'on reproduira en France la demande d'institutions tutélaires justifiées par le bonheur des peuples et la durée des gouvernements.

Des circonstances particulières m'ont permis de faire ces diverses comparaisons.

Envoyé en Suisse en 1800, comme l'un des ingénieurs de la route du Simplon, en résidence en été pendant huit ans sur le sommet des Alpes, j'ai passé les six mois d'hiver, pendant l'interruption des travaux, à visiter la Suisse, le Tyrol, le Piémont, l'Italie; habitant le Valais, avant la réunion à la France, nommé bourgeois de la république et châtelain d'une vallée, j'ai eu, dans ces diverses positions, occasion d'étudier les mœurs et les institutions des peuples, à une époque où elles étaient soumises aux plus grandes épreuves.

Avant ce temps, la guerre générale et les divisions intestines à chances variées avaient, pour ainsi dire, nivelé les conditions des diverses nations voisines par une commune infortune; l'avenir était incertain, toute amélioration suspendue; les ressources séculaires des États économes se trouvaient épuisées, les dettes des gouvernements prodigues liquidées par la banqueroute; la parité était complète.

Plus tard, la réunion de plusieurs des cantons suisses à la France, de Genève, du Valais, de Neuchâtel, le protectorat de la Confédération Suisse, la concentration des pouvoirs et de la vie gouvernementale de l'empire dans la capitale, appelaient à Paris, par devoir, les délégués de ces contrées, et y attiraient par l'attrait des faveurs et de la gloire militaire ou scienti-

fique la jeunesse ambitieuse ou laborieuse. D'autres notabilités, en Suisse, fuyaient le spectacle de leur patrie soumise, ou du triomphe de leurs adversaires politiques.

Paris, la capitale effective du continent scientifique, s'enrichissait ainsi des célébrités des universités suisses; mais Genève, Lausanne, Neuchâtel, n'avaient plus leurs illustres professeurs; les écoles de ces villes étaient en décadence.

« Encore quelques années de réunion à la France, me disaient avec anxiété MM. Pictet de Genève, et notre cité ne sera plus qu'une de vos villes de province, dépouillée des institutions académiques; nous serons même forcés de renoncer à notre agriculture perfectionnée, que votre loi sur la vaine pâture rend impossible. »

La Suisse, avant 1789, n'avait encore ni grands travaux, ni ingénieurs; préoccupée de la haute pensée de défendre son indépendance, elle voulait conserver des sentiers difficiles, inaccessibles à la cavalerie et surtout à l'artillerie de l'ennemi, et semblait défier par là l'invasion des puissances voisines.

Vaine précaution! des troupes de toutes nations ont franchi les Alpes, ont traversé la Suisse dans les diverses directions, et signalé leurs passages par des batailles sanglantes et des villes incendiées et en ruine.

A la paix générale, les armées étrangères se sont retirées de la Suisse désolée, comme l'Océan rentre dans son bassin après un cataclysme qui a inondé et dévasté les plaines riveraines.

Les Suisses, affranchis de l'étranger, ont repris leurs habitudes et leurs institutions; l'amour de la patrie a rappelé dans leurs villes les notabilités que les événements en avaient éloignées.

Une ère nouvelle a commencé : les jeunes gens attachés en France aux fonctions scientifiques, civiles et militaires, qui avaient visité l'Europe et manié le pouvoir, ayant la volonté de se rendre utiles et la possibilité du succès, sous une administration tutélaire, ont signalé leurs talents par de mémorables travaux.

La grande route du Simplon, appelant le commerce entre l'Italie et la France par le Valais et Genève, fut la preuve de la possibilité d'établir de grandes communications par les Alpes, et en même temps une occasion

de louable rivalité entre les cantons, et aussi la cause première des belles routes ouvertes en Suisse dans tous les cantons.

Après un intervalle de trente-cinq ans, j'ai visité les mêmes lieux ; j'ai été frappé comme autrefois du grand spectacle des glaciers, des montagnes, des forêts vierges, que les siècles respectent; j'ai retrouvé, dégradée, mais en place, la grande route du Simplon, que des révolutions du globe ne détruiraient pas complétement ; j'ai revu les chalets que j'ai habités, les mélèzes conservés qui les entourent; mais, comme Épiménides, je ne retrouvais plus une personne de connaissance : la génération de cette époque n'était plus !

En parcourant les divers cantons, et comparant mes souvenirs à la réalité, la Suisse, embellie depuis la guerre et enrichie par la paix, m'a présenté le spectacle enchanteur des prairies des hautes Alpes se couvrant de fleurs spontanément, à la fonte des neiges, aux premières journées de mai.

Au lieu de sentiers étroits et rapides dans les passages des montagnes, et de chétifs mulets qui les traversaient, je trouvais de grandes routes bordées de garde-fous et des berlines élégantes; au lieu de médiocres hôtelleries, de vastes palais; sur les lacs, des bateaux à vapeur; des ateliers de tissage, de broderie, dans les chalets réservés autrefois aux bergers. Je visitais, à la chute des lacs et sur les torrents, de nouveaux et grands ateliers de construction, où le Suisse, économe et habile mécanicien, importe d'Angleterre les outils, la fonte; de la Prusse, la houille; et exporte ses machines en Allemagne à des prix modérés qui lui assurent le monopole de la vente.

Le monde entier, l'Italie surtout, sont maintenant tributaires des étoffes tissées, imprimées et brodées en Suisse, dans ce pays qui ne produit pas de matières premières; mais les Suisses, par les bienfaits d'institutions libres et d'une administration parfaite, sont de tous les peuples les moins imposés, et cependant les mieux gratifiés de moyens d'instruction et d'éducation.

Ces transformations presque miraculeuses sont, dira-t-on, les fruits inévitables d'une longue paix et s'aperçoivent partout. Vains rêves des personnes sédentaires et heureuses, disposées aux illusions de bonheur !

J'ai parcouru également les États limitrophes de la Suisse, que j'avais visités autrefois, les rives allemandes et piémontaises des lacs de Constance, de Bellinzone, de Genève, les Alpes d'Italie et les flancs du Jura; partout, hors de la Suisse, les populations, les routes, les habitations, tout m'a paru presque stationnaire depuis mon dernier passage en 1808.

En entrant dans ces États, à quelques lieues de distance des limites et hors des cantons, on aperçoit un contraste frappant: au lieu de grandes habitations élégamment décorées, on voit des châteaux en ruine et de misérables maisons; au lieu d'admirables routes, des chemins défoncés; au lieu de belles forêts, des parcours stériles; partout enfin les traces du malheur, de la misère, et enfin les funestes effets de l'impôt et de son mauvais emploi.

En Suisse, au contraire, le touriste est sous le charme de la satisfaction et d'un bonheur communicatif, à l'aspect des châlets entourés de fleurs, de ces costumes frais et même élégants, et d'un paysage riche de récoltes abondantes et de beaux troupeaux.

En Suisse, il voyage avec la même liberté et la même sécurité que dans son pays; il n'a point à produire de passe-port, à ouvrir ses malles, à fermer ses appartements; la puissance d'une loi prévoyante, invisible, veille, avec mystère, à la sécurité de tous. Partout le voyageur trouve généralement mieux que sa demeure, et pour convives les personnes souvent les plus remarquables dans les arts, les sciences et les lettres.

La Suisse, dira-t-on, doit à ses glaciers, à ses lacs, à ses cascades, l'affluence des nombreux et opulents voyageurs; aux dépenses des étrangers, la grandeur et la beauté des auberges, les bateaux à vapeur, les équipages élégants, les routes superbes, enfin les fabriques prospères.

Mais le Piémont possède comme la Suisse des glaciers, des lacs, des cascades; cependant les voyageurs n'y affluent pas, n'y séjournent pas: on dirait qu'ils ont hâte de le traverser comme une terre étrangère et souvent inhospitalière.

Hors des routes, dans les campagnes et dans l'intérieur social d'un chef-lieu de canton ou d'une ville de même grandeur des États voisins, les différences sont encore très-frappantes.

En Suisse, des terres sablonneuses, presque stériles, sont arrosées ou bien

cultivées et couvertes de riches récoltes; on voit des vignes fertiles sur des pentes de rochers escarpés et divisés en gradins par des murs; partout des chalets élégants avec fontaines et vergers.

Genève, Neuchâtel, Berne, Saint-Gall, Zurich, Lucerne, etc., possèdent des universités, des colléges, des musées, des arsenaux, des hôpitaux remarquables par leur magnificence extérieure et leurs excellentes ordonnances intérieures. Ils ont pour directeurs et administrateurs les héritiers des généreux fondateurs, habitués, comme leurs ancêtres, à employer leur temps, leurs talents, et à sacrifier leur fortune au bonheur de leurs concitoyens.

La population des cantons est instruite, laborieuse, armée et habillée militairement aux jours de revue, et fort exercée au maniement des armes; nulle part on ne rencontre de mendiants.

La sollicitude bienfaisante que l'instruction morale conseille, que l'aisance générale permet, protége l'enfant du malheur avant sa naissance. Une mère pauvre trouve toujours un asile ouvert, et pour consolation et pour appui les personnes les plus vénérées qui se donnent mission de les visiter et de les soutenir.

Les enfants pauvres, à tous les âges, sont reçus dans des institutions gratuites, où des maîtres, les premiers dans les sciences, leur donnent de l'éducation et de l'instruction, et savent développer les germes d'intelligence et de génie qu'ils discernent.

Les vieillards, les infirmes, et tous les malheureux ont aussi des refuges réservés, où chacun trouve mieux que sa demeure et sa famille.

La population entière de la Suisse, instruite et enrichie par les inépuisables trésors d'un travail intelligent, fécondé par le génie de la liberté et par la modération des impôts, met son bonheur dans la bienfaisance, et y trouve une récompense ineffable.

Les patriciens ne réclament que le privilége de donner plus de temps et de contributions volontaires pour améliorer le sort de leurs concitoyens ou pour embellir et enrichir leur cité.

Si quelques cantons hospitaliers, ayant admis dans l'association, et comme concitoyens, des étrangers enthousiastes d'organisation politique de formes absolues, sont exposés à quelques perturbations, ces agi-

tations transitoires signalent plutôt la vigueur du corps social qu'un principe de désorganisation. En cas de périls du dehors, il y aurait union, unité, et un énergique dévouement.

Les institutions nombreuses établies librement et par associations généreuses, unissent les habitants d'un canton par mille liens, comme une seule famille, et donnent au pays une force générale d'agrégation que nulle puissance du dehors ne saurait dissoudre ni affaiblir.

La confédération suisse ressemble, dans sa structure, à ces géodes, à ces beaux groupes de cristaux de roche transparents, trésors des cavités granitiques des rochers alpéens. Les aiguilles cristallisées de diverses grandeurs sont invariablement liées entre elles, et chaque atome est un cristal parfait, d'une extrême adhérence; le groupe tout entier est destiné par la nature à croître progressivement avec les siècles.

Telle est aussi la puissance d'agrégation et de progrès du groupe fédéral des cantons; il s'étend, s'accroît, s'élève depuis cinq siècles et demi; période qui a vu se renouveler, se transformer ou périr tous les empires d'Europe et presque du monde.

Hors de la Suisse, le voyageur, à l'aspect du pays, en aperçoit la détresse et en apprend les causes des habitants, enclins, dans l'infortune, aux confidences de leurs peines.

On lui dit que les administrateurs, collecteurs, percepteurs, recruteurs et soldats sont étrangers à la contrée, payés par elle, et la plupart de nation et de langage différents; que, chaque année, les impôts enlèvent presque le revenu net, et doivent être acquittés, quelque mauvaises que soient les récoltes; que chaque année encore on enlève pour le service militaire les jeunes gens les plus robustes, quelquefois les seuls soutiens de parents âgés et infirmes.

Le pays, épuisé par les charges, devient la proie de l'usurier.

Le malheur commun multiplie les pauvres, chasse les riches. Le bourgeois déserte les campagnes désolées; le commerçant émigre.

La population laborieuse, abandonnée, sans appui contre les agents étrangers, sans éducation, sans instruction, est réduite par le régime administratif et par l'exagération des charges au sort des pays conquis.

Le pays tombe dans un état de décadence que tout signale. Les grandes

routes sont négligées, les anciennes résidences se démolissent, les ruines même des monuments disparaissent.

Les arbres sont abattus par des nécessités impérieuses du fisc ou du malheur; la culture est négligée et la population décroît.

Si nous nous portons aux capitales de ces provinces soumises par une centralisation administrative absolue, et par l'exagération des impôts, à la détresse de la misère, nous apercevons les causes et les résultats de l'exploitation impitoyable des contrées éloignées.

Dans ces capitales, les chefs suprêmes des agents éloignés, collecteurs, percepteurs, receveurs, etc., ont, au compte des contribuables, des palais, des équipages et des serviteurs nombreux; leurs antichambres sont inondées de solliciteurs d'emplois et de faveurs.

On remarque, dans ces capitales, des quais superbes, des ponts, des édifices immenses, des monuments fastueux, élevés aux frais des provinces épuisées.

Ainsi, délaissement, oppression et misère dans les provinces, prodigalité et luxe dans les capitales, sont les conséquences forcées de la centralisation administrative absolue.

Les divers peuples, comparés sous le rapport de leur organisation municipale opposée, montrent encore un esprit différent dans les convulsions politiques; les cantons suisses, comme les pays en possession d'une administration locale tutélaire, procèdent par des réformes, pour ainsi dire légales: après le triomphe, et malgré l'agitation des esprits et la violence des moyens employés, ils se montrent encore prévoyants.

En Suisse, lorsque, après des luttes politiques et des dissensions religieuses, les couvents sont supprimés, on ne vend pas à vil prix, on ne détruit pas les bâtiments et les propriétés sacrées léguées par des âmes pieuses pour le soulagement des malheureux, l'éducation et l'instruction des enfants pauvres.

Ces établissements et ces biens sont religieusement conservés et réservés aux villes, chefs-lieux de canton, et ils reçoivent des autorités locales la même destination avec supplément de ressources, et une organisation plus parfaite.

Au contraire, dans les pays de centralisation absolue, lorsque l'excès

des maux produit le désespoir, les populations se précipitent avec frénésie dans les innovations, sans en calculer les issues; impatientes d'un avenir différent du passé, les espérances de réforme étant ravies, elles se jettent en aveugles dans les révolutions, livrent leur patrie et leurs familles à des chances inconnues, s'exposent par la défaite à une ruine complète, et par le succès aux mêmes abus d'une administration, souvent plus impitoyable encore.

Ainsi, dans ces États d'administration absolue, après une révolution, les couvents ont été aussi supprimés, mais les bâtiments vendus sont démolis, les bibliothèques dispersées et détruites; les biens des pauvres, des malades, des écoles, leur ont été enlevés en violation des dispositions des testateurs, et les malheureux n'ont pour ressources que l'aumône qui humilie et flétrit le pauvre et enorgueillit et corrompt le riche.

La centralisation administrative absolue, avec ses agents multipliés, étrangers aux localités, avec les impôts exagérés, croissant, dépensés au loin, transforme les propriétaires agriculteurs en fermiers du trésor; elle ôte aux classes ouvrières les chances d'aisance par le travail; elle ne laisse d'espoir aux prolétaires que les hospices ou l'aumône; elle chasse des campagnes et des petites villes la jeunesse intelligente; elle fait descendre les populations à ce degré d'ignorance qu'à peine un habitant sur cent connaît l'histoire de son pays à un siècle de distance.

Malgré l'insuccès probable, du moins immédiat, du travail que nous avons entrepris; malgré les avertissements prudents d'amis éclairés, nous poursuivrons notre tâche commencée, avec la persévérance inflexible que conseille un devoir à remplir, avec le dévouement qu'inspire l'espoir d'adoucir des millions d'infortunes.

Une voix intérieure, providentielle, nous avertit que dans une prochaine période, les souverains, éveillés par les vœux du public, écarteront l'intrigue qui exploite le pays et le gouvernement, et qu'ils voudront doter les provinces d'administrations locales, paternelles, telles qu'elles furent instituées en Languedoc, et perfectionnées par Henri le Grand, telles qu'elles sont généralisées en Suisse, et réclamées par les hommes d'État de tous les pays.

Les améliorations administratives et la législation des travaux publics

que nous réclamons, conviennent à tous les gouvernements, aux empires comme aux républiques; elles sont encore plus indispensables à une grande monarchie comme la France, où les abus de la centralisation provoquent des convulsions périodiques que l'étranger souvent a fait éclater par des intrigues mystérieuses.

La centralisation administrative absolue de France a produit sept révolutions en cinquante ans, et en engendrerait de nouvelles.

La Suisse, au contraire, en prospérité et heureuse, procède par des réformes régulières, sur quelques points tumultueuses, mais rarement ensanglantées.

Le tableau suivant indique la puissance progressive de l'association fédérale, depuis 1308 jusqu'en 1841, pendant 533 ans.

On sait que les héros de Grutli, Guillaume Tell, du canton d'Uri; Werner Stauffacher, du canton de Schwytz, qui a donné son nom à la Suisse; Arnold de Melchthal, du canton d'Unterwalden, ont délivré leur pays du joug de l'Autriche, en 1308.

Successivement d'autres cantons et des républiques isolées se sont unis ou alliés à la première confédération.

Toutes les guerres soutenues par la Suisse ont eu en définitive pour résultats d'accroître l'étendue, la population et la puissance de la Confédération.

Charles-Quint, qui enveloppait la Suisse par les vastes États de son empire, comprenant l'Allemagne, la Flandre, la Franche-Comté et l'Espagne, et qui avait à conquérir les cantons soulevés autrefois contre l'Autriche, n'a point tenté l'invasion de cette république nouvelle, soit prudence politique de ce souverain, soit habileté des cantons suisses.

Charles-Emmanuel, duc de Savoie, roi de Chypre, surnommé le Grand, n'est point parvenu, pendant un long règne guerrier, à s'emparer même de Genève, alliée de la Confédération. Il a, au contraire, rendu le gouvernement fédéral plus respectable et respecté par la profonde intelligence des chefs et le courage héroïque de leurs soldats dans leur constance à défendre les Genevois, leurs alliés.

Charles-Emmanuel, à sa mort, en 1630, a laissé, comme la plupart des princes guerriers, ses États héréditaires occupés et ruinés par quatre

armées de nations différentes, française, espagnole, allemande, piémontaise et savoyarde.

Après deux siècles de vicissitudes politiques, de guerres avec chances variées et presque toujours glorieuses, la Suisse, plusieurs fois envahie, est sortie plus étendue et plus puissante de la conflagration générale, et plus capable à l'avenir de défendre ses institutions et ses libertés.

C'est par la trahison d'un gouverneur que la Franche-Comté n'a pas été réunie à la Suisse au 17ᵉ siècle. Ce nouveau canton eût presque doublé l'étendue et la force de la Confédération.

Cette tendance de la Suisse à s'étendre au dehors, selon les vœux des populations voisines, est déjà le plus bel éloge de la Confédération.

TABLEAU DES 23 CANTONS DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE.

Époques des associations, alliances, dédoublements des cantons, étendues, populations, revenus, contingents fédéraux et des cantons en 1842.

NUMÉROS des Cantons.	DÉSIGNATION des CANTONS.	DATES des Associations définitives.	ÉTENDUES en kilomètres carrés.	POPULATION.	REVENUS en francs de France.	CONTINGENTS en Hommes.	CONTINGENTS en Argent de France.
5	Schwytz.	1308	5,722	40,454	30,000	1,214	4,065
4	Uri.	1308	10,500	13,485	10,000	405	1,350
6	Unterwalden.	1308	6,866	22,549	20,000	677	2,255
3	Lucerne.	1332	13,305	125,895	317,000	3,717	27,350
1	Zurich.	1351	16,785	225,210	1,016,000	6,756	92,640
2	Berne.	1352	60,649	402,710	3,000,000	12,081	148,530
8	Zug..	1352	1,879	15,212	11,000	456	2,298
7	Glaris.	1352	5,700	29,032	38,000	871	5,870
9	Fribourg.	1481	14,519	80,214	402,000	2,677	27,545
10	Soleure.	1481	6,184	62,488	267,000	1,875	18,960
12	Schaffhausen.	1501	3,172	31,300	40,000	929	9,780
11	Bâle-Ville.	1501	397	19,093	321,000	573	14,580
13	Appenzel.	1513	3,546	50,359	37,000	1,511	13,310
	Cantons alliés, conquis ou doublés.						
19	Canton de Vaud; autrefois sujet de Berne.	1798	25,678	179,617	2,352,000	5,389	73,440
14	De Saint-Gall (en partie sujet, et en partie allié).	1798	19,305	155,498	976,000	4,665	47,655
15	Des Grisons, allié en 1530. . .	1798	59,099	82,568	254,000	2,477	12,075
18	Du Tessin, autrefois en partie sujet et en partie allié. . . .	1798	27,141	110,744	524,000	3,332	22,780
16	Argovie (dépendait de Berne).	1803	12,928	180,957	670,000	5,429	73,100
17	Thurgovie (dépendait de Berne).	1803	7,722	82,623	215,000	2,479	25,230
21	De Neuchâtel, république, allié en 1406.	1815	6,734	55,403	497,000	1,662	23,440
22	De Genève, république, allié en 1535.	1815	2,282	46,833	980,000	1,405	29,325
20	Du Valais, république, allié en 1475.	1815	40,311	74,685	251,000	2,241	11,490
23	Bâle-Campagne (1).	1830	•	39,942	260,000	1,198	10,275
	TOTAUX.		354,514	2,135,778	13,496,000	64,019	697,903

(1) L'étendue du canton de Bâle-Campagne est comprise dans cette ville.

TRAVAUX PUBLICS

EN SUISSE.

CHAPITRE PREMIER.

GRANDE ROUTE DU SIMPLON EXÉCUTÉE PAR LES INGÉNIEURS FRANÇAIS.

Napoléon, premier consul, voulant passer en Italie à la tête de l'armée de réserve, rassemblée à Dijon, fit reconstruire les divers passages des Alpes.

Le général d'état-major chargé de visiter le Simplon avec quelques sapeurs, ne parvint à le traverser qu'avec des difficultés extrêmes; les ponts sur le torrent avaient été coupés, le sentier détruit sur beaucoup de points par les troupes autrichiennes dans leur retraite; un corps d'infanterie et sans bagages n'aurait pu s'engager dans cette gorge étroite, occupée par le torrent, bordée de rochers à pic, avant de rendre la voie praticable par des ouvrages d'une longue exécution.

Napoléon renonça à regret à suivre ce défilé, parce qu'il était jugé impraticable et non défendu, et peut-être encore parce que les Romains ne purent jamais s'en rendre maîtres, nouveau titre de gloire.

Napoléon, débouchant à Milan à l'improviste par le Simplon, se serait emparé des parcs d'artillerie, des magasins et des réserves de l'ennemi, et lui aurait coupé toute retraite. Il aurait eu sa gauche appuyée par les troupes de Lecourbe, maître du Saint-Gothard, général le plus capable comme le plus intrépide dans les guerres de montagnes.

Napoléon préféra exposer plutôt ses troupes aux canons du fort de Bard qu'aux précipices du Simplon; il franchit les Alpes par le grand Saint-Bernard, et arriva en quelques jours à Milan, vainqueur d'une armée trois fois plus nombreuse; la renommée du jeune héros et l'intrépidité

de ses soldats surmontèrent tous les obstacles. Promettant de nouveau à l'Italie la liberté, il avait pour lui les peuples, et dès lors toutes les chances de la victoire.

Napoléon, par le premier décret de Milan, ordonna l'ouverture de la route du Simplon.

Les instructions portaient que le chemin serait rendu praticable à l'artillerie, que l'entreprise devait être conduite secrètement, exécutée rapidement et par les ingénieurs des ponts et chaussées attachés à l'armée d'Italie aidés de jeunes ingénieurs.

Le ministre de la guerre ayant demandé quatre élèves ingénieurs à l'école des ponts et chaussées pour ce service, le chef paternel de cette école nous offrit, comme témoignage d'affection, cette mission mystérieuse, sans nous en faire connaître le lieu et le but. Il nous prévint seulement, dans sa prévoyance scrupuleuse, que nous irions en pays étranger, où nous serions exposés à des dangers, devant opérer par la neige et dans de hautes montagnes escarpées : il nous donna vingt-quatre heures pour nous décider.

Nous acceptâmes avec reconnaissance et empressement cette mission qui devait décider de notre avenir d'ingénieur, par cela même qu'elle était de confiance, mystérieuse et aventureuse.

Le ministre de la guerre nous donna le titre et les épaulettes de capitaine adjoint du génie, et le général d'état-major, ancien ingénieur des ponts et chaussées, chargé de la direction du personnel au ministère de la guerre, nous fit connaître le service dont nous serions chargés, et voulut nous y préparer avec une sollicitude de bon camarade par des instructions d'une haute intelligence et d'une expérience consommée. Il nous recommanda de partir sur-le-champ pour le Simplon, où nous devions trouver les ingénieurs en chef, des instruments et des sapeurs à nos ordres.

Nous passâmes les nuits et le temps du voyage à repasser tout ce qui avait été publié sur les Alpes, et particulièrement les voyages de Saussure, de Pictet, de Deluc, etc.

A notre passage à Genève, nous remîmes à ces savants des lettres de nos célèbres professeurs de l'École polytechnique. MM. Saussure fils et

Pictet nous accueillirent avec cette bienveillante prédilection des savants pour des élèves zélés, et nous firent part du fruit de leurs expériences dans les voyages sur les Hautes-Alpes que nous devions visiter et habiter.

M. Pictet, le physicien, nous montra ses souliers de voyage, les vis en acier (1) dont ils étaient armés, et nous en donna plusieurs comme modèles.

Nous fîmes aussitôt fabriquer des bottes épaisses et des vis, et avec cette chaussure, nous avons pu marcher avec sécurité sur les pentes rapides des montagnes et des glaciers, où les guides, d'ailleurs intrépides mais prudents, ne pouvaient se hasarder avec leurs crampons de fer.

De Sion à Brigg, en remontant le Haut-Valais, tout rappelait des batailles récentes : des villages étaient déserts et des maisons brûlées; les ouvrages et redoutes de campagne récemment exécutés; près de là la terre des tombeaux fraîchement remuée; tout autour des forêts incendiées.

A la nouvelle récente de la victoire de Marengo, et de la paix, les habitants du Haut-Valais, en fuite en Italie, commençaient à rentrer dans leurs demeures délabrées, et se réunissaient dans les cabarets réparés pour se raconter leurs combats et leur émigration.

En entrant dans la chambre commune de ces auberges, la seule habitable, nous apercevions l'impression que produisait la vue de nos uniformes sur ces Valaisans encore armés et récemment ennemis, échauffés par le vin. Nous étions seuls, et jamais il ne nous vint dans la pensée de nous prémunir contre un acte de violence et de vengeance.

Notre sérénité nous donnait leur confiance. Après quelques paroles

(1) Ces clous à vis ont une forte tête saillante, taillée en prisme, et fendue dans le milieu jusqu'au tiers de la hauteur. Le pas de la vis, d'un centimètre de hauteur, est engagé dans la semelle, double et épaisse, de la chaussure, souliers ou bottes. Chaque semelle est armée de sept vis au talon, et de cinq vis de chaque côté de la semelle. Ces clous, tête et vis, doivent être d'acier bien trempé.

Les crampons en fer, attachés avec des courroies, dont se servent les chasseurs de chamois, fatiguent le pied et ne donnent pas la même sécurité; la courroie peut se briser et se détacher dans les passages les plus dangereux.

Ces chaussures, avec clous à vis, lourdes, ne peuvent convenir aux personnes qui n'ont qu'une traversée à faire, ou qui suivent les sentiers; mais elles seront très-utiles aux jeunes naturalistes qui veulent longtemps et seuls explorer les montagnes.

échangées, ils nous traitaient en hôtes, et nous racontaient, avec chaleur et poésie, leurs batailles, leur défaite qu'ils attribuaient à l'incapacité de leurs chefs, et quelques-uns à la trahison, comme il arrive toujours aux milices vaincues; plusieurs, plus ardents, souhaitaient de nouveaux combats et une revanche.

Telle est l'influence des institutions longtemps libres et d'une administration paternelle sur le caractère des populations; les habitants sont braves dans les combats, fidèles à la paix jurée, et dans la guerre même, l'officier isolé, forcé de se rendre, n'aurait à attendre de tels ennemis que protection et générosité.

Huit années de séjour dans les Alpes nous ont confirmé dans notre haute estime du caractère des Suisses, et surtout des Valaisans, que nous avons mieux connus.

Arrivés à Brigg, nous ne trouvâmes ni ingénieurs en chef, ni instruments, ni sapeurs; mais seulement une compagnie d'infanterie, et quelques habitants rentrés. Personne n'était informé du projet à exécuter, et lorsque nous demandions des renseignements aux notables du pays, ils nous répondaient que ce projet était chimérique, et que le premier consul, avec sa puissance et son armée, ne parviendrait jamais à accomplir cette entreprise.

Quelques jours après, le général Thureau, chargé de la direction des travaux, et son premier aide de camp, M. Bailly de Monthion, vinrent de Domo-d'Ossola à Brigg, et nous accueillirent à merveille; ils nous promirent de nous envoyer des sapeurs et de nous seconder de leurs efforts et de leur pouvoir, et nous ont donné des témoignages constants de sollicitude et de bienveillance.

Le général nous recommanda de faire aussitôt le tracé, voulant pousser les travaux avec une grande activité et les faire commencer au pied de la montagne où la neige était moins épaisse; on était en novembre, les Alpes étaient alors couvertes d'une neige profonde de plus de six pieds.

Les ingénieurs en chef ayant été retenus par leur service à l'armée d'Italie, nous fûmes obligés de faire immédiatement le tracé.

Sans expérience des travaux, sans instruments, et en hiver, en face des Alpes accessibles seulement par un sentier battu que la grande route ne

pouvait suivre, nous étions animés du dévouement qu'inspirent l'importance nationale de la mission et la volonté de l'accomplir.

Nous fîmes fabriquer, par des ouvriers du pays, des chaînes, des mètres, des niveaux d'eau; et nous visitâmes les divers passages, les vallées adjacentes pour fixer le côté de la montagne à suivre, et les points forcés à adopter; le souvenir de ces courses me paraît un rêve.

Un mois après, vint un ingénieur ordinaire, attaché aux mêmes travaux; il était déjà âgé, mais n'avait exécuté que des ponts. Il voulut nous accompagner dans nos reconnaissances pénibles; après avoir marché une journée dans une neige profonde, il fit une maladie. Il demanda et obtint une autre destination, et rentra en France.

Le service entre les élèves ingénieurs était ainsi réparti. J'étais attaché, avec Polonceau, à la partie de route de Brigg à Algabie, au delà du village du Simplon; et nos camarades Baduel et Coïc se trouvaient chargés de la seconde section, d'Algabie à Domo-d'Ossola.

Polonceau et moi nous arrêtâmes, entre Brigg et le Simplon, le projet d'après les considérations suivantes :

Le décret portait que la route serait ouverte entre Brigg et Domo-d'Ossola.

Nous jugeâmes qu'il fallait partir de Brigg, chef-lieu du Dixain.

Dans cette république non imposée, où les familles et les habitants se conservent et se perpétuent, il nous avait paru que l'on devait conserver les avantages du point de départ et d'arrivée à ce bourg.

De Brigg, le sentier du Simplon s'élevait sur la rive droite de la Saltine par trente-deux lacets, au sommet d'une roche schisteuse en décomposition; de là il redescendait dans le fond de la gorge qui s'étend jusqu'au passage de la montagne, suivait cette vallée, et remontait par dix-huit rampes en zigzag au point culminant du Simplon.

Nous reconnûmes l'impossibilité de suivre le sentier, dont la pente était de 20 et de 25 pour $\frac{0}{0}$, et avec des contre-pentes également rapides.

Le choix était à faire entre les deux rives des torrents de la Saltine et des Tavernettes.

Sur la rive droite de ces torrents, les montagnes sont escarpées, exposées au nord, et sur ces flancs rapides et nus, les avalanches sont fré-

quentes et presque journalières en hiver; ce tracé n'était pas admissible.

Sur la rive gauche, il semblait naturel de suivre le torrent de la Saltine, d'arriver, sans contre-pente, à Grund et de là dans la vallée des Tavernettes; et de se développer sur le flanc boisé et exposé au midi de la rive gauche pour atteindre le sommet du col du Simplon.

Mais entre Brigg et Grund, le rocher de schiste feuilleté se décompose, s'éboule et n'offre aucune solidité pour l'établissement d'une route; le voyageur aurait été sans cesse exposé à des chutes de rochers et à des avalanches de pierres, plus dangereuses que celles de neige, qui n'ont ordinairement lieu qu'au commencement et à la fin des hivers.

Nous choisîmes pour point forcé le point *b*, élevé à 600 mètres au-dessus de Brigg.

De ce point forcé, nous adoptâmes le tracé par la vallée de Ganther, ouverte et bien boisée dans les parties supérieures.

A Ganther, nous choisîmes pour un autre point forcé la rencontre de trois torrents et des avalanches considérables qui arrivent par leurs lits, et le pont de Ganther fut placé à l'aval de ces avalanches et au-dessus du niveau des neiges et des arbres qu'elles entraînent.

Entre ces trois points le tracé ne présentait aucune difficulté théorique.

En partant de Brigg, la ligne se développait à travers des prairies et des champs cultivés, avec une pente de 4 pour $\frac{0}{0}$, passait aux villages de Storch et de Riette, et suivait le flanc de la montagne jusqu'au point forcé *b*.

Le terrain est partout solide, quoique rapide, et en terres et en pierres éboulées, recouvrant des rochers schisteux.

Du point forcé *b*, au fond de la vallée de Ganther, le rocher de gneiss est fendillé; mais il est dur, et on ne craint d'éboulement que sur quelques points, et seulement après des hivers très-rigoureux.

Du pont de Ganther on ne pouvait remonter la rive gauche de la vallée sans lacet, parce que le flanc, vis-à-vis les chalets de Ganther, est formé de glaise qui descend en masse et sur une grande hauteur, avec la forêt qui recouvre la pente, après des pluies abondantes, et à la fonte des neiges; il a fallu faire un lacet et contourner le village de Berixal. De là on monte au cap de Rothvald, par des prairies ou des forêts. De Rothvald, on arrive au-dessous du chalet de Schalbet, on passe sous le glacier, et on monte

au point culminant du plateau du Simplon, par une pente presque régulière depuis le pont de Ganther jusqu'au sommet du passage.

De ce point au village du Simplon et à Algabie, le col n'offrait plus que des accidents ordinaires de terrain.

Le tracé général étant ainsi arrêté entre Polonceau et moi, et marqué sur le terrain par des piquets de hauteur, nous fîmes, de distance en distance, sur les premières parties près de Brigg, des profils en relief, pour guider les ouvriers peu exercés qui devaient travailler à la route.

Dans ce moment, M. Lescot, ingénieur en chef de notre division, arriva d'Italie.

Les notables Valaisans qui d'abord avaient jugé l'entreprise impossible, voyant que la décision était irrévocable, auraient voulu détourner le passage de leurs prairies et de leurs champs. Ils proposèrent à M. Lescot d'adopter un autre tracé; de suivre la rive droite de la Saltine, d'entrer dans la gorge du rocher, en longeant le torrent, de déboucher au hameau de Grund, et de remonter ensuite la rive droite du torrent des Tavernettes.

Nous avions déjà étudié ce passage que nous avions jugé impraticable, parce que le fond du torrent est comme le réceptacle des avalanches de neige et de pierres qui se détachent des roches presqu'à pic et en décomposition.

M. Lescot avait reconnu, d'après nos renseignements, qu'il fallait renoncer à cette direction; cependant il voulut montrer aux notables de Brigg sa volonté de s'éclairer, et d'examiner leurs avis. Il leur proposa de nous accompagner dans la reconnaissance de la gorge de la Saltine; peu acceptèrent. Les autres, prévoyant les difficultés de la course, refusèrent: personne, dans le pays, n'avait traversé le défilé dans toute son étendue. En été, le torrent, grossi par les neiges, charrie des pierres et remplit son lit. En hiver, il reçoit les avalanches de neiges et de pierres. Ce passage est donc en toutes saisons impraticable ou très-dangereux.

Nous allâmes à la reconnaissance du défilé de la Saltine avec six sapeurs, quatre Valaisans portant une échelle, des planches et des haches, quatre notables et notre guide, chasseur de chamois, Schmithalter de Brigg, aussi intelligent que brave.

A un tiers de la distance nous fûmes arrêtés par une avalanche de neige

glacée qui fermait la vallée, et s'élevait à une grande hauteur. Le torrent s'était ouvert un passage dans le bas de l'avalanche et se trouvait seulement retenu et plus profond à l'amont.

Jusque-là nous avions pu arriver sans accident à l'aide de l'échelle et de la planche qui servaient de pont pour passer d'une rive à l'autre, ou de bloc en bloc qui dépassaient le niveau des eaux.

Par des marches coupées dans la glace avec les haches, nous arrivâmes au sommet de l'avalanche; de là nous vîmes des rochers en surplomb, des pendentifs et aiguilles de glace de fortes dimensions, suspendus sur le torrent; les eaux du torrent remplissaient la gorge, et étaient parsemées de rochers roulés qui dépassaient le niveau des eaux.

Les notables habitants, à la vue de ces rochers en décomposition et des avalanches récentes de glace, reconnurent l'impossibilité d'établir une route solide et sûre dans le défilé, et nous engagèrent à revenir. M. Lescot voulut continuer la reconnaissance; les donneurs de conseils s'en retournèrent.

Le guide, qui connaissait les dangers, ne refusa pas de nous suivre; mais il nous recommanda d'aller avec précaution et sans bruit, pour ne pas faire détacher les aiguilles énormes de glace suspendues sur nos têtes.

Nous avançâmes de bloc en bloc, et nous arrivâmes, après plusieurs heures de pénibles efforts, aux quatre cinquièmes de la longueur de la gorge, en un point où une avalanche plus considérable et plus récente fermait la vallée à une plus grande hauteur, suspendait le cours du torrent et formait un véritable lac dont le niveau recouvrait les blocs roulés. Il fallut retourner ou par le même chemin, ou en remontant par les rochers.

Sur la rive droite, le rocher était à pic et même en surplomb à une grande hauteur; sur la rive gauche, le rocher en décomposition, d'une hauteur de six cents mètres, paraissait plus accessible. Le schiste est très-friable, et quoique la pente fût de un de base sur trois de hauteur, on n'avait à craindre que des faux pas ou l'éboulement des pierres qui nous auraient entraînés.

Les sapeurs, plus légèrement habillés, et par un froid intense, deman-

dèrent à gravir la montagne, en représentant la difficulté et les fatigues excessives du retour.

M. Lescot, quoique âgé, et plus occupé des autres que de lui, mit en délibération le chemin à suivre. Le chasseur de chamois, plus prudent, était d'avis de reprendre la gorge, en représentant le danger d'un faux pas, d'un accident ou d'une imprudence.

M. Lescot, voyant les sapeurs transis de froid, s'oublia et décida le retour par la montagne.

Avant de nous mettre en route, notre excellent guide, Schmithalter, nous recommanda de nous éloigner les uns des autres, de marcher à la même hauteur, et de prévenir la chute des pierres qui détermineraient des accidents et des avalanches; il nous engagea aussi à marcher lentement et avec précaution.

Nous dîmes au guide de ne pas quitter M. Lescot, de ne s'occuper que de lui; quant à nous, avec notre chaussure, dont les vis mordaient sur la pierre comme sur la glace, nous fûmes très-utiles à nos sapeurs plus exercés à monter à l'assaut qu'à gravir les rochers des Alpes.

Quoique déjà habitués aux reconnaissances dans les rochers, il fallait ici plus de précautions. En touchant des blocs de rocher saillants et comme en équilibre, on sentait que le moindre effort aurait déterminé leur chute : on trouvait un péril au lieu d'un appui.

Nous arrivâmes sans accident au sommet de ce grand ravin rocailleux de six cents pieds d'élévation, marqué *b* sur le plan, où personne ne s'était hasardé avant nous, parce que les Valaisans, de leur nature intrépides, ne font point de courses périlleuses par bravade et sans but.

M. Lescot fut confirmé, par cette reconnaissance, de l'exactitude des renseignements qu'il avait reçus de nous. Il fit de nouvelles visites sur la ligne, et malgré les neiges profondes qui fermaient tous les passages, il parcourut notre tracé et l'approuva dans toutes ses parties.

Le pied des Alpes étant plus tard dégarni de neiges, les terrassements furent aussitôt entamés et poussés avec vigueur.

Tout marchait à ravir. Le général, témoin de nos efforts, reçut de nous des rapports sur les vallées adjacentes, qu'il nous avait chargés de visiter. En apprenant que nous avions fait le tracé de la ligne malgré les neiges et

les avalanches, il nous témoignait sa satisfaction, et voulait nous faire obtenir des récompenses honorifiques.

Mais bientôt après tout changea. La direction des travaux passa du ministère de la guerre au ministère de l'intérieur. On nomma un commissaire civil spécial et un inspecteur des ponts et chaussées. On organisa le service comme à l'intérieur, en 1775, époque de l'invention de la centralisation administrative absolue, ou de la corruption du gouvernement.

C'est alors que prit naissance le système administratif impérial, si vanté par les fonctionnaires de Paris, système qui a produit en peu de temps la séparation des départements réunis par la conquête, et à l'intérieur des révolutions.

Dès ce moment, l'historique des travaux du Simplon ressemble à l'histoire de tous les grands canaux de France, de Bourgogne, de Saint-Quentin, du Nivernais, etc.

Chaque ingénieur présente ses projets; un autre ingénieur demande des modifications; des commis à Paris, voulant tout régler, suspendent les travaux, les rendent interminables et dès lors ruineux.

L'inspecteur, à son arrivée, voulut faire des changements à notre tracé; il reçut en communication le plan dressé avec un rare talent par Polonceau, le profil de la ligne projetée que j'avais rapporté, et avec les documents recueillis, et sans avoir visité notre tracé, il demanda des changements et obtint la suspension provisoire des ouvrages commencés, jusqu'à ce qu'une décision eût été prise à Paris sur les détails du projet.

M. Lescot défendit avec talent et fermeté notre tracé, et se proposait d'aller à Paris le soutenir contre les prétentions de l'inspecteur.

Mais ces débats l'ayant forcé d'aller près du commissaire des travaux à Domo-d'Ossola, en hiver et pendant le temps le plus rigoureux, il fut atteint, en rentrant à Brigg, d'une fluxion de poitrine qui l'emporta en quelques jours.

Sa mort fut un sujet de deuil général; nous perdions un ami et un père, et les habitants un protecteur et un bienfaiteur.

M. Lescot, du caractère le meilleur et le plus digne, savant ingénieur dans l'art de construire les ponts en pierre de taille, qui a dirigé ceux de

la Concorde et de Saint-Maxence, avait inspiré la confiance et le respect aux Valaisans.

Investi de grands pouvoirs, et du droit de faire exécuter les travaux par corvées, comme les Romains en pays conquis, et comme en France avant 1789, il obtint l'autorisation d'affranchir les Valaisans de cette charge exorbitante, dont les essais avaient montré l'inefficacité quant aux résultats, et les calamités pour les habitants, appelés de dix et quinze lieues à faire des ouvrages inaccoutumés.

Comprenant en homme juste et politique l'importance de faire aimer le gouvernement de la France par le pays, il faisait payer avec exactitude, et après une évaluation arbitrale, les arbres coupés, les indemnités dues. Les soldats sous ses ordres, habitués pendant dix ans à vivre en pays conquis, à s'approvisionner directement, observaient une discipline rigoureuse, comme dans une garnison française.

M. Lescot eût mérité un monument sur la route du Simplon, où il est mort victime de son dévouement.

En cédant, par un pieux souvenir, à un sentiment de reconnaissance, nous remplissons de plus un devoir, et nous marchons encore à notre but.

La France avait conquis les plus belles provinces, par le concours des populations confiantes dans les promesses de liberté, ou de parfaite administration; oubliant les vœux des peuples, méconnaissant leurs besoins, elle leur a imposé des contributions indirectes, la conscription, et a perdu par des collecteurs et des recruteurs le fruit des victoires achetées par le sang des plus héroïques soldats.

Pendant un long séjour dans les Alpes, et de fréquentes tournées dans les contrées limitrophes d'Italie, nous avions acquis, en 1808, la conviction que le système de centralisation adopté, ou plutôt imposé, devait amener de prochaines catastrophes.

Avec des administrateurs comme M. Lescot, dans les pays conquis, la réunion à la France eût été acceptée sans arrière-pensée par les notables, et souhaitée par le peuple.

M. Plainchant, ingénieur du même grade que nous, arrivé plus récemment, mais plus âgé, fit les fonctions provisoires d'ingénieur en chef, et

remplaçait dignement M. Lescot, parce qu'il avait comme lui de la bonté, un esprit juste, une honorable indépendance, et toutes les qualités qui font oublier aux habitants la domination étrangère. Il fut bientôt l'ami, le confident, le conseil, le défenseur des Valaisans, soit dans leurs débats intérieurs, soit dans leurs démêlés avec d'autres autorités françaises.

Après la mort de M. Lescot, l'inspecteur, qui n'avait plus de contradicteur, fit adopter les changements à nos travaux qu'il avait proposés, et m'annonça à Paris cette décision avec satisfaction.

Je lui soutins de nouveau que son tracé dans la vallée de Ganther, qu'il n'avait pas visitée, était impraticable; que le chemin ouvert dans une montagne de glaise en mouvement descendrait chaque hiver, et qu'avec des dépenses de plusieurs millions, sur deux mille mètres de longueur, on ne parviendrait pas à rendre cette partie solide.

Je lui fis remarquer que sa réputation d'ingénieur en serait compromise, s'il persistait dans son projet, et qu'il était bien plus prudent d'obtenir l'autorisation d'ordonner cette modification, s'il la jugeait préférable, après avoir visité au printemps et lui-même les localités.

Ma ferme conviction le décida à prendre ce parti; au printemps je fis ouvrir un sentier en suivant la ligne qu'il proposait; il parcourut le terrain; il se rendit à l'évidence, et approuva le projet dans la vallée de Ganther, tel que je l'avais tracé et tel que je l'ai fait exécuter.

Mais cet inspecteur persista à abandonner Brigg, à faire partir le chemin de Gliss, ce qui a obligé d'établir un grand pont pour le passage de la Saltine.

Ce changement a été le seul fait à notre projet général de Brigg à Algabie, par cet inspecteur, qui n'était d'ailleurs arrivé sur la ligne que lorsque nous avions déjà arrêté tous les tracés.

Ces détails, qui semblent très-minutieux, sont cependant selon nous d'une haute importance; s'il est indifférent sans doute de savoir qui a tracé la route, qui a rédigé les projets, cette entreprise n'étant pas la découverte d'une nouvelle route des Indes, il est essentiel de constater quelle est la cause des débats, des retards dans l'exécution, et par conséquent de pertes incalculables.

Nous signalerons cette cause; il faut pour chaque grand travail un seul

ingénieur de confiance, avec des élèves ingénieurs pour l'aider et le remplacer en cas de maladie. Il y a alors unité dans les projets, sûreté et célérité dans l'exécution.

Mais en attachant trois ou quatre ingénieurs au même ouvrage, on a de nécessité trois ou quatre projets, et par suite des débats interminables et des délais ruineux.

C'est à cette cause principale qu'il faut attribuer les mêmes contestations sur les projets de la grande route du mont Cenis, et de tous les canaux de France entrepris par l'État, restés un demi-siècle, un siècle inachevés, où les intérêts composés, perdus, dépassent dix fois la valeur des ouvrages.

C'est à de telles complications administratives qu'il faut attribuer l'état d'infériorité de la France sous le rapport des travaux publics, de cette France qui possède plus d'ingénieurs savants et expérimentés que le reste de l'Europe; de cette France livrée à des commis absolus qui veulent transformer les plus habiles ingénieurs en conducteurs des travaux, et livrer de préférence les plus belles entreprises du pays à des ingénieurs étrangers préférés par eux à ce seul titre.

Lorsque enfin les obstacles à l'exécution de notre projet furent levés, le commissaire du gouvernement passa des traités avec des entrepreneurs pour leur exécution; nous allâmes habiter les chalets des Alpes au centre de nos divisions respectives.

Quoique seuls, dans nos chalets, au milieu de milliers de mineurs étrangers au Valais, et dont plusieurs expatriés pour crimes, qu'il fallait diriger, surveiller, notre vie d'ingénieur, à notre âge, était sans inquiétude et pleine de charmes.

Nous étions pour ainsi dire identifiés avec nos travaux, par les peines extraordinaires du premier tracé dans la neige, par l'attrait d'un premier et grand travail, à cette époque brillante, où des rêves de gloire enflaient tous les cœurs. Attacher son nom à une œuvre impérissable, et hors de la France, semblait l'associer à la mémoire des guerriers héroïques qui avaient, avant notre arrivée, conquis ces passages.

Chaque jour nous apercevions les progrès des travaux; le bruit perpétuel des mines se répétait de rocher en rocher; les Tyroliens, les Piémontais, les Italiens, séparés par nation, rangés autour des feux de

bivouac, chantaient en chœur, et semblaient trouver dans le charme de la musique le repos du sommeil.

Les jours de fête, nous visitions les glaciers, les pics des environs; nous rapportions des collections de minéraux et de plantes.

Lorsqu'une bonne fortune nous amenait la visite d'hommes célèbres, comme Volta, Dolomieu, Jurine, et nos illustres généraux, nous leur donnions des collections des minéraux du Simplon que nous avions recueillis, et nous les faisions assister au spectacle de l'explosion d'un grand nombre de mines, qui faisaient sauter les rochers entraînant avec fracas dans leur chute, au fond des vallées, les antiques mélèzes coupés par le choc.

Un fait digne de remarque, le Haut-Valais fournissait peu d'ouvriers. Les habitants, tous propriétaires de prairies dans les Alpes, ne cultivent au pied des montagnes que des jardins ou des champs de peu d'étendue; leurs occupations se bornent à irriguer les prairies, les faucher, et à porter les récoltes dans les chalets. Ils tirent leurs revenus de la vente des fromages et des bestiaux. Leurs besoins sont modérés, leurs mœurs simples, leur caractère franc et fier. Le travail ne les dégradant pas, ils ont beaucoup de réflexion et d'intelligence. Leur vie indépendante dans les chalets, leurs principes républicains établissent dans leur pensée une parfaite égalité entre les hommes. Prenez un guide, il vous appelle son ami, et vous traite de même, sans prévenance, mais avec fermeté et courage dans le péril. Entrez dans une auberge du Haut-Valais, loin des routes battues, si l'aubergiste est à table avec sa famille, il mettra un couvert à côté du sien, et à côté du vôtre celui de votre domestique. Il s'estime trop, comme homme, pour supposer de la différence entre deux autres hommes. Ce n'est pas de l'ignorance, c'est de l'élévation par la liberté et la religion.

Les Haut-Valaisans avaient subi la conquête française, comme ils supportent les débordements de leur fleuve et les avalanches de leurs montagnes, avec résignation et sans faiblesse. En guerre, ils se battirent avec intrépidité; vaincus, ils se soumirent au destin.

L'administration française, pendant notre séjour, respecta les lois du pays, et même les habitudes; on ne demandait point d'impôts, et nous

fîmes renoncer aux corvées ordonnées. Les dépenses des travaux réparèrent les pertes et les malheurs de la guerre.

Dans nos relations intimes, nous les traitions en compatriotes et eux en amis. J'ai voyagé seul en Suisse dans les montagnes récemment le théâtre des combats, ayant pour guides des guerriers, les uns blessés, d'autres regrettant leurs parents tués, et je n'ai trouvé que des hommes de cœur et véritablement amis. Tous savaient, il est vrai, que nous étions aimés dans nos résidences des chalets, où nous eûmes souvent le bonheur de protéger les habitants voisins, de la violence des réfugiés d'Italie, armés de stylets et prompts à s'en servir.

Un exemple, entre plusieurs, fera connaître le caractère de quelques mineurs piémontais, employés sur les travaux, et les actes dont ils étaient capables.

Un ancien soldat français tenait seul un cabaret isolé, aux Tavernettes, au pied de l'ancien chemin du Simplon, et loin de toute habitation. Ne recevant que des Valaisans, il était sans armes, et en toute sécurité et sûreté.

Six mineurs piémontais s'établissent le soir dans son cabaret et boivent toute la nuit. Au jour ils veulent partir sans payer; et le soldat les empêche de sortir. L'un d'eux déclare qu'il restera et qu'il payera pour tous; le soldat confiant accepte, et laisse sortir les cinq autres. Lorsqu'ils sont éloignés, le mineur sort un long poignard, et déclare qu'il ne paye qu'avec cette monnaie; le brave soldat saute sur une hache; le mineur, voyant sa résolution, fuit; le soldat le poursuit avec sa hache. Le mineur se retourne, et avant que le soldat ait levé la main, il est frappé à mort par deux coups de stylet. Le mineur monte à son atelier, raconte son crime et se met à travailler.

Le bruit de l'assassinat se répand. Polonceau, logé près de là, en est informé; il parcourt les ateliers avec ses quatre sapeurs, et cherche l'assassin dont il ignorait encore le nom et le signalement, que tous les ouvriers taisaient, sous l'empire de la terreur du scélérat.

Il apprit bientôt que *Fochette*, c'est le nom du mineur, était le plus célèbre assassin du Piémont; qu'il avait en quelques instants tué ou blessé sept personnes après avoir commis un assassinat par vengeance.

Cerné dans sa demeure par des gendarmes français et par la population

de son village, il était sorti par une ouverture pratiquée dans un toit bas, avait tiré son tromblon devant lui, et s'était élancé par la trouée faite dans la foule, le stylet à la main, sans être arrêté par le feu des gendarmes étonnés.

Le même soir, Polonceau, mieux informé, visite pendant la nuit les barraques et commence par celle de Fochette; il sonde avec son sabre la hutte en terre, et entre dans celle-ci et dans toutes. Pendant ce temps, Fochette, défilé derrière un mélèze à quelques pas plus haut, armé de son tromblon et de son stylet, observait tout et ne fut pas aperçu.

Cette même nuit, lorsque Polonceau était rentré, Fochette se présente à l'entrée d'une des barraques, dit son nom, demande aux mineurs des vivres et de l'argent, et leur défend, sous peine de la vie, de crier et de le dénoncer.

Toute la journée du lendemain se passa en vaines recherches.

Le soir, chassant sur cette montagne, au-dessus de la ligne de végétation des mélèzes, mes chiens donnent de voix sur une touffe de rhododendrons; j'approchai, et je vis une grosse tête, d'épais favoris, et le bout d'un tromblon dirigé contre moi; je mis en joue cet homme caché dans le buisson; il se retourna, s'échappa comme un lièvre de son gîte, et courait avec tant de vitesse et d'adresse, que mes chiens ne pouvaient le suivre à travers les rochers. Je lui criai : Arrête ou je te tue. Il précipitait sa course et tenait derrière lui, en fuyant, sa veste détachée qui lui couvrait la tête. J'étais convaincu que c'était Fochette; cependant je n'étais pas assez certain pour tirer, et sans autorité, sur un homme que je n'avais jamais vu.

Fochette resta huit jours au milieu de nous : nous fouillâmes les forêts et les rochers sans pouvoir l'atteindre. Les mineurs qui l'avaient vu et venaient nous donner des renseignements, abandonnaient aussitôt les travaux dans la crainte d'une vengeance. Avant de fuir, Fochette voulait imprimer encore la terreur de son nom, pour ne pas redouter ailleurs un dénonciateur. En embuscade dans les rochers isolés, il tombait sur le premier ouvrier qui passait, le stylet sur la poitrine, et lui faisait promettre de lui porter à manger. Si cet ouvrier était de sa connaissance, il lui donnait des détails de ses rencontres, il lui disait qu'il n'avait pas voulu tuer les ingénieurs parce qu'il ne leur en voulait pas; qu'il n'avait pas craint mes

coups de fusil, sa veste, qu'il montrait, étant bourrée de mains de papier. Il ne voulait quitter le Valais qu'après un nouveau meurtre. Nous mîmes à prix son arrestation, et lorsqu'il reconnut qu'il n'avait plus affaire seulement à des soldats français, plus braves qu'habitués à courir dans les rochers, mais aux chasseurs de chamois valaisans, qui se montraient, comme toujours, zélés et dévoués, il s'échappa la nuit, non par les montagnes où il était cherché, mais par la grande route du Valais.

D'autres événements de la même nature se sont passés sur les ateliers du Simplon; nous mentionnerons plus loin le plus remarquable.

Nos deux camarades, Baduel et Coïc, chargés de la division d'Algabie à Domo-d'Ossola, dressèrent aussi seuls leurs tracés, éprouvèrent les mêmes contestations de la part de l'inspecteur, et surent faire triompher leur projet, qui subit cependant, comme le nôtre, une malheureuse modification au point de départ.

Baduel et Coïc étaient tous deux des ingénieurs distingués, ou plutôt des hommes d'un caractère et d'un génie supérieurs.

Tous deux avaient été militaires avant d'entrer à l'École Polytechnique; tous deux s'étaient distingués dans les combats: Coïc, comme marin, au combat du 13 prairial; et Baduel, comme capitaine de volontaires à quinze ans, avait fait les plus brillantes campagnes de l'armée d'Italie.

A l'École Polytechnique et aux ponts et chaussées, ils s'étaient distingués par leur haute supériorité dans les diverses sciences qu'on y professe.

Ils se firent ingénieurs en quelques mois, par le privilége d'un mérite extraordinaire qui devine l'expérience et la crée. Ils tracèrent la route, dans la localité la plus difficile, comme s'ils en avaient déjà exécuté beaucoup d'autres.

Il est pénible de rappeler, et c'est une obligation de le faire, que de tels hommes devaient soumettre leurs projets, longtemps étudiés avec la supériorité d'ingénieurs habiles, aux modifications d'un inspecteur de passage, qui, après une traversée du Simplon sur le sentier battu, se trouvait à son âge très-fatigué, et dans l'impossibilité de comparer, d'étudier, de voir même, et surtout de se rappeler.

Baduel et Coïc étaient entourés, comme nous, de mineurs expatriés pour crimes.

Baduel, en rentrant après une absence de quelques jours sur ses travaux, apprit qu'une bande de brigands, la nuit, avait enlevé sa domestique et tout ce qu'il avait.

Après quelques informations, il part à leur poursuite à la tête de quelques soldats français. Après deux jours de recherches, il apprend que les brigands s'étaient réfugiés dans un chalet et qu'ils étaient bien armés.

Le chalet est entouré, et Baduel, se rappelant son métier d'officier, en dispose le siége et ferme la retraite.

Après une fusillade de quatre heures, les brigands de plus en plus serrés, et plusieurs blessés, s'échappèrent en s'élançant du côté le moins défendu et laissèrent sur le terrain trois d'entre eux dangereusement blessés.

Baduel revint avec ses prisonniers et tout ce qu'on lui avait volé.

Cette expédition lui établit, dans la contrée, une réputation de bravoure qui inspirait le respect à tous les brigands, et commandait l'admiration des habitants.

Quel parti une administration de commis a-t-elle su tirer de ces ingénieurs, d'un mérite extraordinaire, qui auraient enrichi l'Angleterre, les Pays-Bas, les États-Unis de travaux admirables, sources de prospérité et de grandeur?

Coïc, Breton, froid, profond, a exécuté de belles routes à Savone, avec son digne chef et ami M. le comte de Chabrol, ancien ingénieur, préfet du département; il a dressé un grand projet de canal non exécuté, de Gênes à Milan. S'il a eu le mérite de finir le canal de l'Ourcq et de donner le projet du canal Saint-Martin, c'est encore à M. le comte de Chabrol seulement qu'il fut redevable de cette mission importante.

Étant inspecteur et âgé, une administration sans intelligence comme sans entrailles l'a envoyé en mission, en hiver, à 60 ans, dans un pays sans route, où Coïc, n'écoutant que son zèle et son dévouement, a dû faire une tournée à pied, par la pluie, et a été frappé d'une maladie mortelle. Malgré les réclamations de ses amis, cette administration n'a pas su accorder à son fils, homme de mérite, un des emplois qu'elle réserve à des solliciteurs protégés, sans talents et sans titres véritables.

Baduel, homme du midi et de génie, vif, brillant, entraînant, fut chargé

de la route du Chablais, sur la rive gauche du lac de Genève, et montra sa sagacité dans le choix des projets et la direction des travaux.

Chargé plus tard d'un arrondissement par une administration imprévoyante, et condamné par elle à faire mettre des cailloux sur une vieille route, il demanda tout autre emploi; méconnaissant son mérite supérieur, ses services, sa position, on l'envoya à la Martinique, lorsque sa femme était malade et ses enfants en bas âge.

Deux fois le vaisseau qui le portait fit naufrage et il revint au port.

La mer semblait le repousser; il partit encore, arriva plein de santé à la colonie; mais il trouva le service en désordre; il se livra avec son ardeur naturelle à la direction des travaux, sans tenir compte du climat, et en quelques mois il fut emporté par la fièvre jaune.

En partant, il m'avait recommandé sa famille, et m'avait rappelé les engagements de l'administration pour ses enfants : aucun ne fut tenu ; mais un grand ministre, et plus encore un homme de cœur, M. Laisné, qui n'avait point fait de promesses, fit plus que ceux qui pouvaient et devaient les réaliser : il accorda à ses deux fils deux demi-bourses que nous avons complétées.

L'un de ses fils, officier d'artillerie, a acquis de la célébrité avant l'âge, et attendra comme son père les récompenses qu'il ne recevra pas.

Polonceau, né pour s'illustrer dans les sciences naturelles, contemporain de Gay-Lussac, aurait eu la même célébrité que lui, si par fatalité il n'avait pas suivi une carrière sans indépendance et sans issue, sous l'empire des commis.

Grand ingénieur, il a fait de beaux travaux, a dressé avec une haute intelligence de grands projets; mais il a eu la douleur de les voir ravis et réservés à des ingénieurs étrangers, qui n'en avaient pas dressé, selon la règle invariable : *Sic vos non vobis*, etc., adoptée par une administration de centralisation usant de toutes les ressources, de toutes les finances de la France, pour en consommer la ruine.

Conséquences des travaux du Simplon.

Lorsque la route fut ouverte de Brigg à Domo-d'Ossola, les premières berlines qui passèrent frappèrent d'étonnement la population ; les Valai-

sans, qui avaient cru le succès impossible, se prirent de passion pour cette nouvelle voie; ils eurent bientôt des voitures et faisaient fréquemment le voyage d'Italie; ils habitaient, pour ainsi dire, la route.

Le Simplon devint bientôt à la mode: il eut des peintres, des poëtes, et surtout la visite des naturalistes et de tous les touristes.

Plus la grande route neuve était commode, plus les chemins anciens entre Brigg et Genève, entre Domo-d'Ossola et Milan, paraissaient défectueux. Napoléon ordonna le prolongement des travaux sur toute l'étendue entre Paris et Milan. Nous fûmes chargés des parties du Haut-Valais qui furent aussitôt entreprises.

A la paix, les autres cantons suisses, jugeant que tout le commerce d'Italie en Suisse et en France suivrait la direction du Simplon, voulurent aussi avoir de grandes communications. L'émulation devint générale ; et par une louable émulation et même rivalité, et par une habile et tutélaire administration, des cantons suisses ont fait ouvrir deux grandes et belles routes traversant les Alpes, et chaque canton travaille à des communications nombreuses, liant tous les chefs-lieux entre eux et avec les villes voisines des États étrangers.

La Suisse sera bientôt le pays le mieux percé de voies belles, bien tracées et parfaitement entretenues.

Mais la route du Simplon n'appartient qu'en partie à la Suisse. Le canton du Valais, propriétaire de cette portion, et quoique peu riche, l'entretient avec vigilance.

Il n'en est pas ainsi de la section dépendant du royaume de Sardaigne : elle est complétement négligée et délaissée, malgré les réclamations officielles de la France et les plaintes plus vives du Valais, de Vaud et de Genève.

On doit croire que Turin, voulant forcer les voyageurs à prendre la direction du mont Cenis et de cette capitale, laisse tomber la route du Simplon en ruine pour en interdire le passage.

Cette circonstance doit plus tard amener de l'animosité et des collisions ; il en résultera qu'à la première conflagration européenne, la Suisse, qui s'arrondit toujours par la supériorité de ses institutions, s'é-

tendra jusqu'au lac Majeur, et prendra un nouveau pied en Italie, aux applaudissements et avec le concours des populations.

Chaussée à la Mac-Adam.

Pendant notre première année de séjour au Simplon, nous avions étudié tout ce qui avait été écrit sur les grandes routes, et visité les plus renommées de Piémont et d'Italie; nous connaissions celles de France. Nous avions puisé d'excellents documents dans les anciens mémoires de M. Trésaguet, célèbre ingénieur de Languedoc, et nous avions décidé que la chaussée serait faite sur toute la largeur, en cailloux cassés de la grosseur d'une noix, et recouverte d'un sable très-siliceux.

Nos chaussées étaient parfaites, et à l'aide des contre-fossés et des aqueducs multipliés, on n'apercevait jamais ni traces d'ornières, ni dégradations par les eaux.

Quel n'a pas été mon étonnement lorsque, vingt ans après, visitant l'Angleterre et les premiers essais des chaussées Mac-Adam, j'appris que c'était une invention et même une découverte anglaise!

Je m'expliquai le fait lorsque j'eus mieux connu l'Angleterre et les fils Mac-Adam, ingénieurs de beaucoup de talent.

Le mérite de Mac-Adam n'est pas d'avoir produit un système nouveau, puisqu'il était depuis longtemps connu et pratiqué en France. Mac-Adam père n'était pas ingénieur; il n'avait pas étudié ce qu'on avait fait ailleurs; mais il a créé la méthode, comme si elle n'eût pas été déjà en pratique généralement depuis plus d'un siècle.

Son véritable mérite est d'avoir pu professer sa méthode, de l'avoir enseignée à chacun, de l'avoir fait admettre par tous, avec cette ferveur raisonnable en Angleterre, dans ce pays institué pour provoquer les améliorations et les faire fructifier rapidement.

En Angleterre, chaque notable est commissaire de chemin, et obligé, par devoir et par amour-propre, d'être au courant de la science pratique.

Mac-Adam parlait donc à toute l'Angleterre; il a été écouté, applaudi, et même récompensé dans sa famille d'ingénieurs.

Supposez à un amateur français le même enthousiasme, la même in-

vention à produire ; on l'aurait repoussé avec ironie, en lui donnant la preuve que son système était pratiqué depuis des siècles.

Mac-Adam aurait sans doute demandé : Puisque vous savez si bien, pourquoi faites-vous si peu et si mal? Telle est aussi la question qu'il m'a faite en Angleterre, et je lui ai répondu : En France, la direction absolue des travaux est livrée à des commis qui n'ont jamais visité les provinces, et dont les intérêts ne sont pas compromis par de mauvaises routes, ni le sommeil troublé par les réclamations des voyageurs.

Sous une autre administration, les exemples donnés d'excellentes chaussées en cailloux auraient mérité le nom de routes françaises à la Trésaguet, parce que toutes les chaussées, depuis 40 ans, auraient été ainsi exécutées.

CHAPITRE II.

GRANDES ROUTES ET GRANDS PONTS DES CANTONS SUISSES.

§ 1. *Grandes routes des cantons Suisses.*

Nous avons fait remarquer, dans le précédent chapitre, qu'en 1801, époque de l'ouverture de la grande route du Simplon, la Suisse n'avait encore ni routes praticables aux voitures à travers les Alpes, ni grands ponts en pierre, ni ingénieurs exercés.

Le gouvernement de Berne avait appelé de France des ingénieurs et les avait chargés de dresser des projets de grands ponts en maçonnerie et d'autres ouvrages à la fin du dernier siècle.

La route de Milan à Genève par le Simplon, exécutée par des ingé-

nieurs français, ayant mis la France en communication avec l'Italie, les voyageurs et le commerce prenaient cette direction.

En 1816, à la paix, il s'établit une active rivalité entre les principaux cantons: Berne, Zurich, Lucerne, voulurent aussi se créer des grandes routes allant en Italie, et participer aux avantages d'un commerce plus florissant.

La traversée des Alpes par une grande route n'étant plus un problème, trois communications par voiture ont été entreprises en Suisse, et bientôt achevées.

La principale est celle du Saint-Gothard, qui passe à Altorf, à Locarno, et va du lac de Lucerne au lac Majeur, en traversant les cantons d'Uri et du Tessin; et les deux autres dans le canton des Grisons, le Splügen et le Saint-Bernhardin.

La grande route de Splügen part du village de Splügen, sur la branche postérieure du Rhin, franchit le sol du Splügen à un niveau de 2,032 mètres, arrive par Chiavenne à Riva, et suit les rives des lacs de Mezola et de Como.

La grande route du Bernhardin part du village de Hinter-Rhin, passe par le col du Bernhardin, à 1,663 mètres d'élévation, et arrive à Souzza, Roveredo et Bellinzone.

Ces routes, bien tracées et parfaitement entretenues, sont garnies de bornes, ou de parapets en pierre ou en bois, et peuventêtre parcourues sans danger.

Les divers cantons ont exécuté et entreprennent un grand nombre de routes ouvertes entre les chefs-lieux et les principales villes; ils améliorent tous les chemins qui mènent aux points remarquables et fréquentés par les touristes en Suisse, et qui conduisent dans les villes des États voisins d'Italie, de France et d'Allemagne.

Quoique ces routes aient été établies par chaque canton souverain, dans l'intérêt exclusif du canton, sans avoir égard aux travaux entrepris dans les cantons voisins, cependant les communications multipliées forment un réseau aussi complet, aussi bien entendu que si un gouvernement général les avait coordonnées par un plan d'ensemble.

Les diverses routes, dites de première et de deuxième classe, sont con-

stamment maintenues dans un parfait état d'entretien ; on n'aperçoit jamais ni flaches, ni ornières, ni eaux stagnantes ou courantes sur la chaussée. Les matériaux sont approvisionnés en dehors de la route ; la chaussée est en cailloutis sur toute la largeur ; les fossés ont peu de profondeur, et les aqueducs qui déchargent les eaux sont très-rapprochés. Ainsi, les pluies ne dégradent pas les chemins de la Suisse, et les voyageurs ne sont pas exposés à être renversés lorsqu'une roue tombe dans le fossé. Enfin, les bornes, les garde-fous, les parapets établis partout où il existe un danger, préviennent les accidents.

En traversant la frontière, on est étonné que des dispositions si simples et si bien justifiées ne soient pas suivies par les États voisins ; à la limite de la France et de la Suisse tout change. En France la chaussée est en partie en terre ; les fossés sont profonds, les approvisionnements restent déposés sur la chaussée, vis-à-vis des précipices ; on ne voit que des bornes très-écartées, en sorte qu'on voyage entre des périls de tous les instants.

La voiture est également renversée lorsqu'une roue sort de la chaussée et tombe dans le fond, ou lorsqu'elle monte sur des pierres approvisionnées ; l'eau suit les accotements en terre, les coupe et forme des ornières profondes par toutes les dégradations et les imperfections. En voyageant sur les grandes routes du Jura, pendant la nuit et par les neiges, et même en tout temps, on est exposé à des dangers perpétuels, et même à tomber dans des précipices de plusieurs centaines de mètres de hauteur.

Ainsi, la France a donné en Suisse la première impulsion, le premier exemple d'une grande route traversant les Alpes, celle du Simplon, et la Suisse, qui prospère rapidement sous l'influence d'une excellente administration, nous fournit de nombreux exemples de construction et d'entretien de routes dont nous lui avons fourni les modèles.

Longtemps la Suisse, par prévoyance politique et militaire, avait vu avec ombrage les améliorations et l'ouverture des grandes routes qui rendent l'intérieur plus accessible aux troupes étrangères. Mais lorsque la barrière des Alpes a été ouverte par le Simplon, et après l'expérience que des armées ennemies pénètrent par les sentiers les plus difficiles, la Suisse a compris qu'elle devait procurer aux familles étrangères des routes su-

perbes, entretenues avec économie, afin d'en attirer un plus grand nombre par les agréments du voyage. Maintenant un canton qui n'aurait pas de bonnes routes, serait délaissé et n'aurait aucune chance de prospérité.

§ 2. *Du système d'entretien des grandes routes.*

Chaque canton a son administration particulière, indépendante et souveraine.

Les élus du pays, chargés du service spécial des routes, veillent à leur entretien, par le concours des ingénieurs qu'ils nomment et avec l'assistance de délégués dans chaque commune.

L'action de l'administration est immédiate, et la surveillance journalière. Lorsqu'un accident arrive, l'ingénieur en rend compte à la commission cantonale; il en reçoit les pouvoirs nécessaires, et le jour même on travaille à la réparation.

Les fonctions publiques étant gratuites, ou les appointements donnés n'étant que le remboursement des frais, le service de surveillance des grands chemins coûte peu.

Tous les notables habitants, appelés à remplir les charges publiques, sont invités à s'instruire, et se signalent à la reconnaissance des populations par le zèle et le dévouement qu'ils montrent en remplissant leurs devoirs.

En Suisse, on n'emploie pas de cantonniers à l'année; on paye les ouvriers pendant le travail seulement, et on économise ainsi une grande partie des dépenses perdues ailleurs.

Telle était aussi autrefois l'organisation des chemins en France dans les provinces de Flandre, de Bourgogne, de Languedoc, dont les routes étaient alors citées comme les plus belles du royaume et d'Europe.

Depuis l'usurpation de la centralisation administrative en France, on dépense, en routes, deux et trois fois plus, chaque année, qu'en Suisse, et les routes royales ne peuvent être comparées aux routes cantonales.

En évaluant seulement à 500 fr. le prix de la surveillance d'un notable habitant, chargé de la surveillance des travaux, le nombre moyen par

canton étant au moins de 200, c'est donc 100,000 fr. d'épargnés chaque année dans chaque canton. Cette somme réservée suffit à la réparation et au perfectionnement des routes, quoique nombreuses et fort étendues.

Il est surtout essentiel de faire remarquer que les très-belles routes ne coûtent presque aucuns frais d'entretien, tandis que nos routes, avec accotements en terre, avec fossés profonds et chaussées coupées d'ornières, se dégradent rapidement par le passage des voitures et des eaux, et exigent des frais de réparation trois fois, dix fois plus considérables.

La beauté des routes de la Suisse, le bon marché de leur entretien, sont les conséquences infaillibles de l'intervention directe des populations dans le maniement de leurs affaires locales, et partout où ce système est admis, en Angleterre, comme dans les Pays-Bas, on arrive à ces mêmes résultats très-avantageux.

§ 3. *Droits de barrière sur les grandes routes et sur les ponts.*

En Suisse, les frais de construction et de réparation des routes et des ponts sont payés directement ou indirectement par ceux qui en profitent.

Dans plusieurs cantons, des barrières sont établies aux limites du canton, et on paye pour le traverser.

Sur chaque grand pont, on prélève un péage destiné à son entretien et à sa reconstruction.

Plusieurs cantons ayant le service des diligences, les prix des places sont assez élevés pour acquitter, par les bénéfices que retire le gouvernement, les dépenses d'entretien des routes.

Du reste, les routes étant parfaitement entretenues, les frais annuels de réparation sont peu considérables; et, par ce motif, quelques cantons n'ont pas établi de droits de barrière.

Comme les administrateurs d'un canton pourraient exagérer le tarif des péages et se créer des revenus au détriment des habitants des autres cantons, il a été décidé que les tarifs des péages seraient soumis à la sanction du vorort, nommé par la diète fédérale, et qu'on les règlerait d'après cette base, que le produit ne dépasserait pas les frais d'entretien et les in-

térêts du capital dépensé à ouvrir une route neuve ou à établir un grand pont.

Les péages, restreints dans de telles limites, sont équitables et conformes aux saines doctrines d'économie politique, et la révision des tarifs par le gouvernement cantonal n'anticipe pas sur les attributions de la souveraineté de chaque canton.

Les péages, sur les routes, sont surtout établis dans les cantons peu étendus et pauvres; ceux de Neuchâtel, du pays de Vaud et de Berne, qui ont des propriétés et des revenus considérables, et dont les charges ne dépassent pas les recettes, n'ont pas établi de droits de barrière sur les routes; ils se bornent à retirer des impôts prélevés sur les diligences qui les parcourent.

Les barrières sont indiquées par un grand arbre incliné sur la route, et qu'on abaisse la nuit pour empêcher le passage des voitures et prévenir la fraude.

Les voituriers qui évitent les barrières, ou n'acquittent pas la taxe, sont condamnés à des amendes considérables.

§ 4. *Grands ponts.*

Les constructeurs suisses avaient à résoudre ce problème : Établir sur les fleuves et sur les torrents des ponts d'une seule arche, d'une grande ouverture et d'une faible dépense de construction et d'entretien.

Ils ont été conduits à faire des ponts en bois, couverts, étroits, n'ayant que deux fermes principales de tête, et à élever au-dessus du plancher les poutres principales qui supportent l'édifice.

Le choix de ce système est justifié par l'abondance et le bas prix des beaux sapins, la largeur des torrents, leur impétuosité et le danger d'exposer des piles à leur action.

Le génie des charpentiers suisses a devancé la théorie scientifique sur la résistance des bois. Ils ont deviné que la force d'une pièce de bois est en raison inverse de la longueur entre les points d'appui, en raison directe de l'épaisseur et comme le carré de la hauteur.

Ils ont assemblé en crémaillères des pièces superposées pour en former une poutre homogène d'une grande hauteur, et l'ont divisée de trois mètres en trois mètres et demi par des moises verticales doubles, d'un mètre et un mètre 20 centimètres d'épaisseur, embrassant la poutre, la serrant fortement, et formant ainsi des points d'appui ou supports.

Par ces combinaisons ingénieuses, exécutées avec perfection, la force du pont est presque égale à la force des poutres de 3 mètres 50 centimètres de longueur seulement, et de un mètre 50 cent. et 2 mètres de hauteur.

Indépendamment de ces judicieuses dispositions, toutes les autres pièces de la charpente sont combinées et assemblées avec la même sagacité. Ces pièces, en général, forment entre elles des triangles invariables, et reportent toute la charge sur les culées du pont.

Ces charpentes sont admirées comme des chefs-d'œuvre de l'art par les savants eux-mêmes, qui s'instruisent en étudiant les constructions de simples charpentiers, dont le génie a devancé ou inventé pour ainsi dire l'expérience elle-même.

On cite dans les ouvrages de charpente le pont de Schaffhouse, détruit pendant la guerre, et celui sur la Limmat, construits par le célèbre charpentier Grubinen, comme les plus remarquables.

On ne doit pas être étonné que la Suisse produise des hommes de génie dans les diverses carrières. Les administrateurs de chaque canton, exerçant un pouvoir souverain, encouragent les jeunes gens capables, excitent leur émulation et couronnent leurs heureux efforts.

Dans les derniers temps, on a construit en Suisse des ponts en chaînes de fer d'une grande portée; le plus beau est celui qu'un ingénieur français, M. Chaley, a établi à Fribourg, et que tous les voyageurs viennent visiter comme un monument remarquable par son étendue, son élévation et sa perfection; on le cite, avec raison, comme un chef-d'œuvre de l'art.

Les administrateurs de Fribourg ont eu part à la gloire du succès, puisqu'ils ont choisi le meilleur projet et le constructeur le plus capable, quoique étranger.

La ville de Berne, moins heureuse, fait construire dans une localité

semblable un pont en pierre de trois arches, d'une faible ouverture relative, et d'une hauteur insuffisante. Elle a donné la concession de ce pont à une compagnie, avec subvention d'un tiers dans les frais.

Ce pont, très-massif et d'une dépense considérable, ne donnera que de faibles produits, l'ancien pont devant subsister.

Les opinions sont partagées sur les avantages et les inconvénients respectifs des ponts couverts en bois, et des ponts suspendus en chaînes de fer ou en câbles de fils de fer.

Le choix à faire, entre les deux systèmes, est souvent déterminé par les conditions locales, financières et militaires à remplir.

Lorsqu'un torrent ou un fleuve impétueux est large et encaissé entre des montagnes élevées, un pont couvert en bois est d'une construction difficile et chère; un pont suspendu en chaînes de fer coûte moins à établir; les dispositions en sont hardies; les formes légères et élégantes. La nouveauté en outre a produit un entraînement, un engouement que le temps affaiblit, mais n'a pas détruit encore.

Partout où les Suisses ont construit des ponts suspendus en bois et couverts, le système était, selon nous et sous tous les rapports, préférable aux ponts en chaînes de fer.

Un pont couvert en bois est pour ainsi dire éternel; j'en ai vu plusieurs qui datent du 17ᵉ siècle.

Les pièces de charpente d'un bois de choix, étant garanties de la pluie, se conservent plusieurs siècles, et on remplace facilement d'ailleurs les pièces qui résistent moins longtemps.

Ces ponts, étant à péage, sont constamment surveillés par les percepteurs qui habitent les maisons les plus rapprochées de ces constructions.

En raison des fortes dimensions des poutres, ces ponts ne sont pas exposés à être coupés ni dégradés; et on n'a pas à craindre que les vents enlèvent la toiture et que le poids des voitures entraîne la chute du plancher. On estime que la résistance d'un pont couvert, ou sa force, est égale à dix fois le plus grand chargement qu'il ait à supporter au passage, celui d'un convoi de voitures fortement chargées traversant le pont.

Les ponts suspendus séduisent par la légèreté et la hardiesse, et sont

préférés par les constructeurs, lorsqu'on accorde le même péage, ou la même somme pour le payement de la construction ; mais la force de résistance d'un pont suspendu n'est calculée qu'au triple de la plus grande charge à supporter; elle est donc trois fois moindre que celle d'un pont couvert en bois.

A coups de hache on peut couper en quelques instants les chaînes en fil de fer d'un pont suspendu ; avec un artifice de quelques livres de poudre, on peut briser les chaînes, et avec des acides on les corrode; enfin le vent a renversé des ponts suspendus en fer, et des voitures lourdement chargées ont traversé le plancher et ont été précipitées dans la rivière.

Ces considérations doivent faire renoncer aux ponts suspendus en fer, dans les pays exposés aux invasions de l'étranger. Si, dans les dernières guerres, les grands ponts suisses avaient été suspendus, il n'en serait pas resté, et le fer aurait été enlevé.

Les Suisses agissent donc sagement en préférant les ponts couverts en bois, qui coûtent beaucoup moins de frais de construction et d'entretien, et ont une durée plus grande que les ponts suspendus en fer. Ils ont d'ailleurs, presque sur place, de beaux matériaux pour les constructions.

Ces observations ne s'appliquent point au superbe pont suspendu de Fribourg, où il fallait franchir une vallée à une grande hauteur pour arriver de niveau dans la ville, et où il n'était pas possible d'établir un pont couvert en bois.

Le pont de Fribourg est considéré, avec raison, comme un chef-d'œuvre de l'art.

§ 5. *Remarques sur le système d'entretien des grandes routes et des grands ponts en Suisse.*

Chaque canton est chargé des frais de construction et d'entretien des grandes routes et des ponts.

Lorsque l'administration d'un canton veut établir un péage pour acquitter les frais d'entretien et les intérêts du capital dépensé, elle est obligée d'obtenir la sanction du vorort, et de constater que les produits des péages ne s'élèveront pas au delà des sommes fixées, et ne constitueront pas une contribution particulière.

La direction des travaux des routes est gratuite et imposée comme une charge honorifique aux notables habitants du canton; la surveillance est sur tous les points est journalière, et les réparations sont immédiatement ordonnées et exécutées.

Les chaussées étant toujours très-belles, et les matériaux de bonne qualité, les frais de réparation et d'entretien sont peu considérables.

On n'emploie des ouvriers que dans la saison convenable, et on ne paye que des travaux exécutés.

En passant dans les États voisins de la Suisse, la différence entre les chaussées indique la limite géométrique de la frontière; en France, en Piémont, en Italie, les routes de ces États ont des ornières, des flaches, des fossés profonds et dangereux, des accotements en terre où les pluies creusent des ravins profonds, et il est rare de trouver des garde-fous vis-à-vis des précipices.

La direction des travaux étant éloignée dans les États de centralisation administrative, les ouvriers à la journée, et les routes en mauvais état, les dépenses annuelles sont beaucoup plus considérables qu'en Suisse.

On peut dire que les plus belles routes sont les moins coûteuses, et qu'on ne peut espérer d'excellents chemins que par le concours immédiat et presque exclusif des autorités locales électives et gratuites.

CHAPITRE III.

MONUMENTS D'UTILITÉ PUBLIQUE.

COLLÉGES, ÉCOLES, BIBLIOTHÈQUES, ARSENAUX, HÔPITAUX, ÉGLISES, MUSÉES, MAISONS PÉNITENTIAIRES, HOSPICES, ÉGLISES ET TEMPLES.

§ 1. *Monuments d'utilité publique.*

Les peuples libres, régis par de bonnes institutions, n'élèvent pas de monuments de luxe; ils consacrent leurs ressources aux établissements publics, et en leur donnant le caractère convenable à leur destination, ils créent, sans luxe inutile, de beaux monuments.

En Suisse, chaque chef-lieu de canton, chaque ville de commerce, a des établissements d'utilité plus nombreux et mieux dirigés que dans les autres États voisins.

Après les révolutions religieuses et la réforme, chaque canton est resté propriétaire des couvents supprimés, de leurs dotations en rente et en immeubles.

Les administrateurs prévoyants n'ont démoli ni vendu aucun édifice; ils ont transformé les couvents en colléges, en bibliothèques, en hôpitaux, en arsenaux, etc., en ajoutant aux anciens bâtiments de nouvelles constructions projetées avec intelligence et dirigées avec économie.

D'autres monuments utiles, plus nombreux, ont été fondés par la pieuse générosité de riches habitants, ou par des associations de propriétaires et de capitalistes dans chaque canton.

Les fondateurs portant au loin leur prévoyance, ont assuré la perpétuité des bienfaits de leurs œuvres ; ils ont doté les établissements publics d'un capital dont le revenu suffit aux frais de réparation et au payement de l'annuité destinée à recomposer le capital. Ils ont en outre désigné leurs héritiers ou les notables habitants de la cité comme administrateurs gratuits, et ceux-ci ajoutent constamment aux revenus par de généreuses subventions. Dans une seule ville comme Genève on compte vingt-deux institutions publiques, dues presqu'en totalité, à la munificence des particuliers et destinées au soulagement des infortunés et à l'éducation des enfants de toutes les classes.

Il est digne de remarque que les administrateurs de ces établissements sont parvenus par leur intelligence et leur dévouement à les conserver pendant la réunion à la France; quoique des lois partout ailleurs inflexibles aient ordonné la suppression de ces établissements et la vente des biens au profit du Trésor.

Il n'entre pas dans le plan de cet écrit de donner de chaque édifice public la description détaillée qu'on trouve d'ailleurs dans les divers ouvrages publiés ; nous cherchons seulement à établir la corrélation entre le système d'organisation locale et provinciale, et la situation des populations soumises ici à un régime municipal, indépendant, ailleurs à une centralisation administrative éloignée et absolue.

Si dans les deux cas les résultats sont contraires; les uns favorables, les autres funestes, on sera plus en droit de réclamer une réforme jugée partout indispensable et urgente.

§ 2. *Colléges en Suisse.*

L'éducation publique des enfants des habitants riches ou pauvres commence dès les premières années, et elle est dirigée vers un but moral spécial et utile. A douze ans, un enfant sait les éléments d'arithmétique, de géographie, de dessin, et parle deux langues; à seize ans il a terminé le cours général d'instruction, et commence les études spéciales de la carrière qu'il doit suivre; à vingt ans il exerce la profession d'artisan, d'artiste, de financier, qu'il a choisie.

La plupart des jeunes gens aisés à dix-huit ans écrivent et parlent trois langues vivantes, et vont résider plusieurs années à l'étranger pour compléter leur éducation et étendre leurs connaissances des pays et des hommes avec lesquels ils sont appelés à avoir des relations.

L'instruction générale, positive et précoce des Suisses est un élément fécond de richesses particulières et de puissance nationale.

Les fils des riches banquiers, sachant les langues des pays qu'ils veulent visiter, vont sur les divers points du globe établir des comptoirs, des maisons de commerce.

Les jeunes gens et les jeunes personnes sans fortune se livrent à l'éducation des riches familles étrangères.

Les fils d'artisans sont recherchés par les voyageurs et leur servent d'interprètes dans les divers États qu'ils ont à visiter.

Les administrateurs des cantons sachant apprécier les ressources d'une instruction étendue, appellent dans les colléges de tous les points des professeurs renommés, et s'attachant à éclairer les générations nouvelles plus capables alors de bien comprendre les vrais intérêts du pays et de les défendre avec dévouement.

Mettons en regard le système universaire des grands empires voisins de la Suisse.

Dans ces États, un ministre et son conseil universitaire, en résidence dans la capitale, ont la prétention d'envoyer dans chaque ville, à cent lieues, à deux cents lieues, des professeurs qu'il nomment sans les connaître, et sans que les autorités locales aient le pouvoir de les révoquer.

Ces professeurs ne savent aucune langue vivante.

Ils obligent, pendant sept ans, les jeunes gens à étudier presque exclusivement le grec et le latin.

Aucune instruction spéciale, utile, n'est donnée aux jeunes gens qui se destinent au commerce, aux arts, à l'agriculture et à des voyages lointains.

Deux carrières seulement semblent ouvertes à la jeunesse de ces empires : le barreau et la médecine ; et toutes deux sont encombrées et pour ainsi dire fermées.

Cette instruction spéciale est rarement utile au dehors ; d'abord, les

autres États sont régis par d'autres lois, les avocats ne peuvent s'y transplanter; les médecins, très-instruits, n'ayant pas appris les langues vivantes, n'osent se hasarder, pour le plus grand nombre, à exercer leur art dans les autres empires.

Un système universitaire, ainsi institué et dirigé, est le plus grand obstacle au développement des prospérités nationales; c'est pour ainsi dire une institution créée contre un pays, et pour l'unique avantage et triomphe des puissances rivales.

L'étude des langues vivantes est également indispensable à l'officier de terre et de marine, au commerçant comme à l'artisan.

Si ce système universitaire absolu est en général funeste, il est surtout mortel pour les départements éloignés où l'on n'envoie que les professeurs les plus mal rétribués et aussi les moins capables. La réforme est réclamée avec instance par tous les hommes titrés.

§ 3. *Bibliothèques publiques et archives.*

Les cantons, à la suppression des abbayes, des couvents, étant souverains, ont été propriétaires des bâtiments, des revenus et des bibliothèques, en ont conservé précieusement les ouvrages et les archives, et ont accru ces richesses littéraires par des dotations annuelles.

Les bibliothèques sont confiées à de savants professeurs sous l'administration immédiate des autorités locales. On y trouve des manuscrits rares et précieux et des ouvrages très-estimés.

On ne remarque, il est vrai, dans ces établissements que peu de lecteurs, parce que les personnes instruites sont autorisées à emporter les livres à domicile.

Les moyens d'instruction étant plus faciles et très-étendus, la Suisse compte généralement plus de savants que les autres pays. Les jeunes gens sachant les diverses langues ont devant eux un plus vaste champ d'instruction. Ils se trouvent d'ailleurs en communication avec les savants voyageurs étrangers qui séjournent en Suisse.

La Suisse n'aurait, comme hommes supérieurs, dans les sciences et les

lettres, que les bibliothécaires et les principaux professeurs, qu'elle serait plus riche en savants relativement que les États voisins.

§ 4. *Arsenaux, écoles militaires et organisation de l'armée.*

Chaque chef-lieu de canton a un arsenal où se trouvent réunis les canons, les armes, les munitions, l'équipement, les équipages, et tout ce qui serait nécessaire au contingent fédéral pour entrer immédiatement en campagne.

Les arsenaux sont aussi des musées d'artillerie : on y a réuni les anciennes armures recueillies, par des fouilles, sur les champs de bataille des Suisses contre les Romains, les Sarrasins, les Allemands, les Bourguignons, les Italiens, les Savoyards et les Piémontais. On y remarque les anciens casques et cuirasses en fer des guerriers célèbres; et des armures de si grandes dimensions qu'il fallait des géants pour les porter.

Indépendamment des armes réunies dans les arsenaux, et destinées au contingent fédéral, chaque habitant est tenu d'avoir un fusil et un sabre d'ordonnance, et un habillement militaire complet, et de s'exercer le dimanche en été au tir de la carabine et du fusil.

Depuis la paix de 1816, la Suisse a établi une école d'artillerie, du génie et d'état-major, où l'on enseigne les sciences militaires théoriques, et la pratique de l'art dans chaque spécialité.

Cette institution est due à M. le colonel du génie Dufour, dont nous avons fait connaître les beaux travaux dans le précédent volume; ancien élève de l'École polytechnique, et ingénieur militaire en France, ses services, comme ceux des autres ingénieurs militaires d'un grand mérite, restaient ignorés et presque stériles. En temps de paix, rentré en 1815 au sein de sa patrie, où les belles institutions permettent au génie et au dévouement tout son essort, le colonel Dufour a fait des prodiges; il lèguera à son pays de beaux travaux, de jeunes officiers habiles très-exercés, des éléments de puissance militaire, des cartes admirables et un nom vénéré.

A l'organisation de l'École militaire, M. Dufour a su distinguer les élèves les plus capables, s'est attaché à les instruire et en a fait des professeurs distingués.

Chaque année, les élèves vont à pied faire des reconnaissances dans les montagnes; ils en dessinent à vue les cartes, et font un rapport sur les moyens d'attaque et de défense des cantons qu'ils ont visités.

Le contingent de chaque canton s'assemble plusieurs semaines par an et s'exerce aux manœuvres et au tir; les déplacements de soldats, qui leur coûtent peu, n'occasionnent aucune dépense du trésor. On choisit le temps des manœuvres à la fin de l'automne, lorsque les récoltes sont faites; le soldat, pendant son séjour au chef-lieu, est logé et nourri gratis par l'habitant désigné, qui ne reçoit aucune indemnité, ni du soldat, ni du gouvernement.

Les populations des chefs-lieux payent ainsi une indemnité, comme compensation des avantages que leur procurent les écoles publiques et gratuites, le siége du gouvernement et les divers établissements d'intérêt général.

Ainsi, par cette prévoyante organisation, la confédération suisse a des écoles militaires, des officiers instruits et expérimentés, 64 mille hommes exercés, qui, en huit jours, seraient armés, formés et prêts à entrer en campagne; et enfin 300 mille hommes de milices de réserve pour soutenir le premier corps mobile.

On verra, par les budgets des cantons et des villes suisses à la suite du mémoire, que les dépenses militaires, par canton, sont très-modérées, et que le gouvernement fédéral ne paye, pour les états-majors et les écoles, que la somme de 80,000 fr.

§ 5. *Hôpitaux, hospices, maisons de secours.*

Chaque chef-lieu de canton et chaque ville a des établissements pour les malades, les infirmes et les vieillards, et leur entretien est payé par les revenus des dotations à perpétuité.

L'ordre et la propreté qu'on y remarque, la bonne nourriture qu'on donne, les excellents résultats qu'on obtient avec des sommes modiques, sont dus à la sollicitude vigilante des notables du pays, administrateurs gratuits de ces établissements.

Les chefs de maison, en Suisse, ont visité l'Europe, et quelques-uns les autres parties du monde, et ont recueilli dans leurs voyages des connaissances et une expérience qui leur servent à mieux remplir leurs fonctions municipales, et à proposer des perfectionnements aux institutions cantonales.

Les soins journaliers donnés par les familles patriciennes aux maisons d'asile des malheureux, lient les habitants par des sentiments réciproques d'affection et de reconnaissance.

Le nombre des hospices augmente, non en raison de la population, qui reste par calcul stationnaire dans les villes, mais selon l'accroissement rapide des richesses des principaux habitants, qui fondent des institutions nouvelles ou dotent les anciennes d'immeubles; de telle sorte que les secours préviennent et dépassent pour ainsi dire les besoins des malheureux.

On conçoit que lorsqu'un riche propriétaire est appelé, par ses devoirs municipaux, à visiter fréquemment les hospices et les prisons, il est incité, par le spectacle de la misère, à concourir de sa fortune au bien-être de ses compatriotes.

Le sort favorable du peuple est donc le fruit d'institutions paternelles qui confèrent les fonctions publiques, comme des charges honorifiques, aux plus dignes habitants.

§ 6. *Églises, Temples.*

Dans les divers cantons, à l'époque de la réforme, les bâtiments des églises et des abbayes catholiques ont été abandonnés à ces états souverains et par eux conservés; ils servent au culte protestant et quelquefois tour à tour aux deux cultes.

Ces monuments sont bien entretenus et décorés intérieurement avec élégance et goût.

Les mausolées et les inscriptions en l'honneur des héros morts pour la défense du pays attestent que le dévouement à la patrie est vénéré comme le culte de la religion.

Malgré quelques agitations passagères que suscitent des divergences d'opinions religieuses, le peuple suisse, de plus en plus éclairé, devient plus tolérant; et tout porte à croire que des divisions intestines ne compromettront pas l'avenir de la Suisse; qu'elles céderaient, dans le cas de péril, aux inspirations patriotiques contre l'étranger.

§ 7. *Musées.*

La Suisse a de beaux musées d'histoire naturelle; elle est riche en minéraux et en plantes des Alpes, et en savants professeurs pour les recueillir et les classer. Les Delus, Saussure, Piclet, Jurine, ont les premiers visité avec fruit et décrit les Alpes, et leurs ouvrages seront toujours consultés avec fruit.

Les Suisses, ayant des établissements et des comptoirs sur tous les points du globe, rapportent de leurs voyages des objets curieux qu'ils offrent aux musées comme des hommages de leur affection pour leur pays que le temps et la distance n'affaiblissent pas.

Les musées étant pour ainsi dire des monuments de luxe, les administrateurs donnent à ces édifices le caractère de leur destination. Ils admettent les portiques, les colonnes, les décorations d'une architecture sévère; mais ils s'attachent surtout au but utile, l'instruction des élèves.

Les musées sont particulièrement des écoles de dessin, de sculpture, de peintures, où les jeunes ouvriers acquièrent l'instruction nécessaire à un artisan distingué; où ceux qui montrent quelques germes de génie reçoivent des encouragements et des pensions de leurs villes et des notables administrateurs, pour aller dans les capitales prendre des leçons des grands maîtres.

La prospérité extraordinaire des fabriques de Suisse est principalement due à l'instruction précoce et étendue des enfants dans les sciences, et dans les diverses branches des arts du dessin et de la gravure.

La Suisse doit aussi à ses musées, et aux cours qu'on y professe, la foule d'artistes qui produisent des vues, des tableaux et des reliefs de tous les sites remarquables des Alpes.

Les musées, comme les autres établissements publics de la Suisse, sont administrés gratuitement par les notables habitants, et surtout par les donataires de collections : de tels administrateurs sont plus instruits et plus intéressés au succès de ces institutions. De là économie dans les dépenses et accroissement perpétuel des richesses nationales.

Il est rare que les riches capitalistes et les savants professeurs ne lèguent pas à leur mort des dons pour les musées, les écoles et les institutions publiques.

Les musées suisses, ainsi enrichis, appellent les voyageurs et les jeunes gens du dehors, et deviennent ainsi une des sources de prospérité des villes de la confédération.

§ 8. *Maisons pénitentiaires.*

Les Suisses empêchent l'enseignement mutuel du crime et la corruption par un silence perpétuel rigoureusement observé : ils ont ainsi résolu le problème de l'isolement, sans aggraver la peine des prisonniers.

Les détenus, en entrant dans la prison, sont conduits dans leurs cellules les yeux bandés, et ne connaissent pas les corridors, les issues et les moyens de s'échapper.

Les cellules où ils ne restent que la nuit sont très-propres, élevées, aérées et sans odeur.

Des cellules, ils sont conduits le matin dans les ateliers communs, où ils travaillent aux ouvrages et métiers qu'ils connaissent et préfèrent.

Les prisonniers ne parlent qu'aux contre-maîtres, à voix basse, et lorsque leur travail les autorise à s'adresser à eux.

Le régime de la prison est paternel, la nourriture abondante, les logements sains.

Les prisonniers, sans cesse préoccupés de la pensée d'obtenir plus tôt la liberté, cherchent à mériter une diminution de temps, par une rigoureuse observation de la discipline pénitentiaire. On ne les conduit point par la crainte des châtiments, mais par l'espérance des grâces.

Telle est cette influence, qu'on emploie les prisonniers à des travaux

de menuisiers, de serruriers, qu'on leur met en main des armes offensives, et que la direction et la surveillance d'une prison sont confiées à cinq ou six contre-maîtres et à autant de soldats sédentaires.

La maison pénitentiaire de Saint-Gall et celle de Genève peuvent être citées comme des modèles par les dispositions intelligentes des logements et par l'ordre établi intérieurement.

Les salles de travail viennent converger au centre, et le directeur, en quelques instants, observe, par une ouverture, tous les ateliers, et juge si les prisonniers et les gardiens remplissent leurs tâches.

Par cette même influence de l'espérance d'une libération anticipée; on autorise à Berne les condamnés à travailler librement dans les champs aux divers ouvrages agricoles; ils ne sont point enchaînés, mais habillés d'un costume particulier, et accompagnés de gardiens d'ailleurs en petit nombre.

Les prisonniers, sous ce régime de famille, gagnent à l'établissement le montant de leur nourriture. Il ne reste à payer que les dépenses d'infirmerie et les frais généraux, d'ailleurs peu considérables.

Le mystère des économies des Suisses dans l'administration des prisons, des hospices, etc., s'explique par le génie des institutions qui appellent à la direction, aux conseils, à la surveillance supérieure, les notables habitants dont les fonctions sont toujours gratuites et l'intervention prévoyante et paternelle.

Remplacez les patriciens aux fonctions gratuites par des étrangers bien rétribués, les dépenses de toute nature s'accroîtront au delà de toute mesure, et le but philanthropique serait d'ailleurs complétement manqué.

Des réprimandes sévères, dures, impitoyables, une nourriture malsaine, insuffisante, amènent des révoltes, des évasions, et les divers inconvénients signalés ailleurs et inconnus dans les maisons pénitentiaires de la Suisse.

Le système du silence et de la vie commune garantit les détenus de la corruption, du désespoir, de la folie, et leur enseigne une vie laborieuse, réglée et morale. Ils sortent en connaissant un métier, et reçoivent la réserve faite sur le prix de leurs ouvrages.

On a prétendu que les condamnés au régime pénitentiaire en Suisse

étaient trop bien traités, et que la crainte de la prison ne prévenait pas les crimes; mais l'examen attentif de l'institution donne une conviction contraire; le silence, religieusement observé, est un châtiment de tous les instants; le prisonnier, sans cesse surveillé, souvent visité, subit une peine perpétuelle que nulle distraction ne fait oublier.

L'isolement complet, prolongé, est, pour ainsi dire, un assassinat.

CHAPITRE IV.

CONSÉQUENCES DES INSTITUTIONS ADMINISTRATIVES CANTONALES.

§ 1. *Considérations générales.*

Les avantages des institutions locales ou cantonales dérivent de la nature même des règlements et non de la forme du gouvernement.

Nous avons signalé les mêmes résultats heureux produits dans les royaumes d'Angleterre, des Pays-Bas et de France, aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles.

Les provinces de Flandre, de Bourgogne, de Languedoc, avaient une administration provinciale analogue et une prospérité également rapide; tout ce qui est constaté de parfait dans l'administration suisse existait antérieurement dans les royaumes cités.

Ainsi les perfectionnements et les bons ordres établis en Suisse peuvent être admis dans nos départements, non comme importation, mais comme restitution des libertés provinciales acquises à la France depuis un temps immémorial.

La corruption de ces antiques institutions, leur violation, l'usurpation des franchises locales, ont engendré le mécontentement des populations,

des soulèvements, des révolutions, et en définitive l'affaiblissement des forces nationales au dehors.

L'étude de l'organisation municipale suisse et de ses conséquences, nous fournissent d'utiles enseignements.

§ 2. *Économie dans les dépenses publiques.*

En Suisse, comme dans les États libres et bien réglés, chaque habitant aisé doit son temps, ses lumières, au service de l'administration locale et cantonale.

Les fonctions publiques sont des charges dévolues aux plus capables et aux plus dignes qui les exercent gratuitement.

Lorsque des indemnités sont accordées, elles sont réglées d'après les dépenses et non à titre d'appointements, et les émoluments des premiers dignitaires d'un canton riche, ne s'élèvent pas au delà de cinq ou six mille fr.; dans les autres le *maximum* est de trois mille francs de France.

Les administrateurs d'un district, d'un canton, ayant des pouvoirs étendus et un arrondissement restreint, exercent leurs attributions sans déplacement éloigné, sans écritures multipliées, et presque sans frais pour eux et pour le public.

Les dépenses de construction et de réparation des grandes routes et des ponts sont payées par des péages, par les subventions des diligences, les revenus des domaines publics et les recettes diverses.

Ces routes étant parfaitement belles, les frais d'entretien sont très-faibles.

Dans les arsenaux, la conservation, la réparation et le bon entretien des armes, coûtent seulement les appointements modiques de l'officier comptable chargé de ce service, et les gages de quelques gardes sédentaires; la dépense totale ne dépasse point quelques mille francs par an.

Les dépenses militaires d'une armée disponible de 64,000 hommes ne coûtent pas autant qu'un régiment de troupes réglées dans les États voisins.

La plupart des charges publiques, les frais de procédure, les cultes, sont

acquittés en partie directement par les citoyens et sont très-modiques.

D'après ce système d'organisation intérieure, simple, rapide et parfaite, le peuple suisse est à la fois le mieux administré et le moins imposé.

Cependant les Suisses n'épargnent point les dépenses profitables; les villes s'embellissent de monuments utiles, et emploient, pour acquitter les charges, un mode de cotisation qu'on doit citer comme modèle.

Lorsque les autorités d'une ville ont jugé nécessaire de construire une église, un collége, un musée, etc., les habitants qui ont droit de voter, décident, en assemblée générale, que chaque propriétaire payera $\frac{1}{2}$ pour $\frac{0}{0}$ ou 1 pour $\frac{0}{0}$ de sa fortune, et qu'on s'en rapportera à sa déclaration.

D'après ces dispositions, les habitants qui n'ont pas voix délibérative, sont affranchis d'un tel impôt.

Souvent encore ces édifices sont construits avec le montant des souscriptions volontaires.

§ 3. *Premières conséquences de l'économie dans les dépenses publiques. — Bas prix des produits. — Prospérité des fabriques.*

L'administration municipale et cantonale est presque gratuite, et surtout très-habile à accroître les revenus des domaines et à diminuer les charges.

Dans plusieurs villes, et à Berne, par exemple, chaque bourgeois, au lieu de payer des impôts, reçoit par an 60 francs, et en outre le bois de sa consommation.

Le sol n'étant pas imposé, les productions sont à bas prix ; la nourriture et la main-d'œuvre restent à bon marché; les ouvriers d'ailleurs plus instruits fabriquent à meilleur compte : telles sont les premières causes de la prospérité des fabriques suisses, qui chaque année prennent plus d'extension et rendent les États voisins tributaires de leur industrie manufacturière.

§ 4. *Autre conséquence de l'économie dans les dépenses publiques. — Accumulation des capitaux.*

La plupart des États d'Europe prélèvent sur chaque habitant, directement ou indirectement, en argent, corvées, conscription militaire, de 40 fr. à 70 fr. par an, et ces contributions sont employées en dépenses la plupart improductives, ou sont consommées sans accroître les richesses privées et publiques.

En prenant le terme moyen de 50 fr., la Suisse, d'une population de 2,155,000 âmes, payerait donc par an. . . . . 106,750,000 fr.

Elle n'est pas imposée pour dépenses improductives à. . . . . 6,750,000 fr.

Une administration plus parfaite qu'ailleurs lui procure donc une économie relative, effective, annuelle de. . . . . 100,000,000 fr.

De 1815, époque de la dernière augmentation de son territoire, jusqu'en 1852, période de 37 ans, l'économie totale ou l'accroissement des richesses particulières sera de DIX MILLIARDS.

Réduisons ce capital épargné à moitié ou à la somme de 5 milliards.

37 ans après, la Suisse aura encore la même somme de 5 milliards;

Plus, le capital des intérêts composés de la somme de 5 milliards, ou 100 fois 250 millions, ou 25 milliards.

Mais les sommes immenses ainsi accumulées par ces économies ne pouvant être placées, l'intérêt est à 5, à 4, à 2 et demi; et le capital absolu se trouve réduit à moitié et au tiers, etc.

Ces résultats, quoique hypothétiques, expliquent la source des richesses financières des Suisses, qui établissent des maisons de banque dans toutes les capitales, prêtent des fonds aux divers gouvernements, et achètent de grandes propriétés dans les États voisins.

Bâle, Genève, Neuchâtel, possèdent plus de rentes publiques fran-

çaises, que les 30 millions de Français habitant la campagne, épuisés par les impôts exagéré

§ 5. *Influence de l'accumulation des capitaux sur les progrès de l'agriculture.*

Les Suisses, peu imposés, économes, laborieux, instruits, attachés à leur pays par les bienfaits d'institutions libres, ont d'abord employé leurs économies aux progrès de l'agriculture.

Ils ont rendu fertiles des terrains stériles, des rochers même, par l'établissement de terrasses et le transport des terres; et par un bon système d'assolement, ils retirent du sol tout ce qu'il peut rendre.

Ils ont compris que, pour obtenir du sol le plus de produit, il faut que la végétation soit pour ainsi dire perpétuelle, que les plantes se succèdent dans les champs comme dans les jardins, et que les prairies soient arrosées; et les pentes des montagnes plantées d'arbres espacés de prairies, les champs avec arbres fruitiers, présentent un coup d'œil enchanteur et attestent l'intelligence et l'aisance des agriculteurs qui ont double produit sur un même terrain.

Les eaux torrentielles, causes de ruine dans les pays pauvres, deviennent en Suisse des sources de richesses agricoles; elles sont détournées par des rigoles, et vont au loin féconder un sol de sable et de cailloux stériles de leur nature.

Les Suisses, attentifs aux perfectionnements, ont supprimé la vaine pâture, la ruine de l'agriculture française, et l'obstacle invincible à tous les progrès. Ils cultivent les bois, les plantent en lignes, les arrosent, et transforment en belles forêts de futaie les terrains communaux en pente, qui sont nus, brûlés, coupés de ravines, et livrés aux bestiaux dans les États voisins de la Suisse.

Le célèbre agronome, M. de Fellemberg, a donné, par l'enseignement de ses théories agricoles et les succès de sa pratique, des exemples imités dans toute la Suisse, maintenant aussi bien cultivée que la Flandre.

Les progrès de l'agriculture sont favorisés par le nombre et le bel entretien des routes de traverse, qui pénètrent dans tous les hameaux et jus-

qu'aux fermes : ainsi les transports des engrais et des récoltes se font avec facilité, rapidité et économie.

Les agriculteurs suisses, voulant transporter au loin et avec plus de profits les produits du sol, fabriquent des fromages qui se conservent, et représentent sous un faible volume les revenus des herbages et des prairies.

Enfin, les cultivateurs suisses sont arrivés à ce résultat que les terres labourées donnent trois et quatre récoltes en deux années, plus de revenus que les prairies, et trois et quatre fois plus de produit net que les terres des États voisins.

La belle agriculture suisse a demandé des avances considérables ; elle est due à l'accumulation des capitaux, et en définitive à la modicité des impôts et à l'instruction positive, utile, des classes laborieuses.

§ 6. *Influence de l'accumulation des capitaux sur la création et les prospérités des fabriques en Suisse.*

L'agriculture ayant reçu les capitaux qu'on pouvait dépenser avec profit, l'excédant des économies a été employé aux fabriques.

La Suisse, éloignée de la mer, sans canaux navigables, manquant de matières premières, a dû choisir les manufactures, qui demandent beaucoup de fonds, et dont les produits représentent une grande valeur sous un faible volume. Elle s'est attachée à donner aux ouvriers une instruction étendue et supérieure dans leur art.

Les cantons les plus riches ont les premiers introduit des industries qui réunissent ces conditions.

Genève et Neuchâtel ont adopté l'horlogerie; Bâle, Zurich, la fabrique des étoffes de soie ; Saint-Gall, les broderies, etc.

L'horlogerie, comprenant les montres, les pendules, les pièces de musique, etc., exige la connaissance des éléments de mathématiques, de physique, d'astronomie, de musique, de dessin. Ces villes, par ces motifs, ont donné de savants maîtres aux jeunes ouvriers dans les diverses branches des sciences et des arts.

Les chefs d'ateliers ont, en mathématiques et en astronomie, une instruction très-étendue qui étonne les voyageurs.

Genève fabrique et vend par an cent mille montres, la plupart en or, du prix moyen de 200 fr., et d'une valeur ensemble de 20 millions.

La vente se faisant à un an et deux de crédit, selon la destination, et les montres préparées ou non vendues ayant encore une valeur semblable, il faut que les horlogers commissionnaires et capitalistes de Genève, engagés dans ce commerce, aient en valeur ou en crédit au moins 60 millions.

Le taux de l'intérêt du commerce étant moins élevé en Suisse que dans les autres États de 2 à 3 pour cent, les fabriques de Genève ont l'avantage sur les manufactures rivales de vendre à longs termes, en raison de l'abondance des capitaux.

Les mêmes résultats sont obtenus à Neuchâtel et par les mêmes causes. Il paraît même que, dans ce canton, les maîtres horlogers et les capitalistes ont plus de fortune, plus de crédit, des fonds à plus faible intérêt qu'à Genève, et que dès lors ils peuvent vendre encore à meilleur marché, ou à plus longs termes que les fabricants de cette ville.

Si les horlogers de ces cantons étaient obligés de payer, comme dans les fabriques étrangères, des intérêts de 6 et 7 pour cent par an, des patentes élevées, des contributions considérables, les journées et le travail seraient plus chers, les manufactures languiraient, l'industrie serait déplacée, exportée de la Suisse, comme autrefois de l'Italie, de la Flandre, et comme elles seront chassées de l'Angleterre et même de la France par la multiplicité et l'exagération des impôts excessifs prélevés sur les classes ouvrières.

Les mêmes remarques s'appliquent aux fabriques des autres cantons.

Les manufactures de rubans à Bâle, les broderies de Saint-Gall, ont été créées, se développent et prospèrent sous la triple influence de l'abondance et du faible intérêt des capitaux, de la modicité des impôts, qui détermine le bon marché de la nourriture et du travail, et enfin de l'instruction et de l'habileté des ouvriers, qui connaissent les éléments des machines, des mathématiques, et parfaitement le dessin.

A Saint-Gall, les fabricants tirent les linons, les tulles de Saint-Quen-

tin et de Tarare, les dessins de Paris, et vendent les robes brodées à 30 pour 100 meilleur marché qu'à Paris : différence produite par les trois causes signalées.

Nous citerons encore à l'appui de ces observations la grande fabrique de M. Escher à Zurich.

Plusieurs des plus notables familles du canton, possédant de grands capitaux, ont voulu se créer, par la fabrique et le commerce, la première position sociale que les réformes cantonales leur avaient enlevée.

M. Escher a d'abord élevé une filature, ensuite une fabrique de métiers et de machines pour sa filature ; encouragé par le succès, il a donné à son établissement une extension toujours progressive.

Maintenant, sa manufacture, embrassant les diverses branches de construction de machines, est la plus grande de la Suisse, et l'une des plus belles d'Europe; elle soutient la concurrence étrangère en Allemagne et en Italie, où il envoie ses produits.

Le génie suisse se révèle dans l'ensemble et les dispositions de l'établissement de M. Escher à Zurich.

La puissance motrice de tous les ateliers, de 120 chevaux de vapeur, qu'on pourrait porter à 500, est donnée sans dépenses de combustible et sans frais par la Limmat, qui sort de l'immense réservoir du lac de Zurich à niveau presque constant.

M. Escher s'est procuré les plus belles machines à tourner, alézer, raboter le fer; il a formé d'excellents mécaniciens, il a fourni des machines parfaites, et a su parvenir, par son intelligence et ses capitaux, à résoudre un grand problème : avec du fer et de la fonte importés d'Angleterre, et de la houille tirée de la Prusse, fabriquer à Zurich et exporter en Allemagne des machines à plus bas prix que celles qui sortent des fonderies de ce pays et des autres États.

Ainsi, dans les divers genres de manufacture, l'abondance des capitaux, le bas intérêt des fonds, le bon marché de la nourriture, l'instruction des ouvriers, et en définitive la modération excessive des impôts publics, donnent une prospérité très-grande et croissante au commerce et aux fabriques d'un pays qui manque de navigation continue, de mines de fer, de houille, et des matières premières employées dans les ateliers.

§ 7. *Influence des capitaux suisses sur l'extension de la puissance fédérale.*

Lorsqu'à l'issue des guerres générales, les puissances, épuisées en hommes et en argent, s'occupent de régler de nouveau les limites des États par des traités, les riches banquiers suisses, établis près des cours étrangères et toujours dévoués à leur patrie, veillent à ses intérêts; ils agissent près des conseils des souverains par leurs relations personnelles et par les emprunts qu'ils souscrivent, et obtiennent pour la confédération ou des faveurs, ou des extensions de territoire. Depuis cinq siècles la Suisse augmente progressivement en étendue et en forces, et les événements qui ont menacé son indépendance ont tourné à son profit.

Les milices, organisées pour la défense et non pour l'attaque, ne portent point ombrage au dehors, mais font respecter la confédération; son territoire fut le dernier occupé et le plus tôt affranchi pendant les conflagrations générales.

Les grandes puissances manquent toujours d'argent, et les Suisses en ayant en surabondance, on peut prévoir qu'après la première guerre générale, la Suisse s'enrichira encore de toute la rive gauche des lacs de Constance et de Genève, et de la totalité de la route du Simplon jusqu'au lac Majeur.

La confédération, par les soins donnés à l'éducation de la jeunesse, fournit aux familles des souverains, des instituteurs et des institutrices qui s'appliquent à leur faire aimer la Suisse et à lui trouver de puissants protecteurs.

La Suisse, et le canton de Vaud particulièrement, ont dû, en 1814 et 1815, au général Laharpe de Lausanne, et à son auguste élève l'empereur Alexandre, l'extension du territoire suisse au détriment de la France, de l'Allemagne, de l'Autriche, du Piémont et de l'Italie.

Le grand nombre des jeunes gens qui se livrent en Suisse à l'instruction au dehors est encore dû à l'accumulation des capitaux et à la modicité des impôts. ....

Les villes qui s'abstiennent de dépenses improductives emploient les ressources publiques à doter richement les établissements d'instruction;

les familles, peu imposées, consacrent leurs revenus nets plus élevés à donner d'excellents maîtres à leurs enfants, et leur créent, par une éducation distinguée et la connaissance des langues vivantes, les moyens d'obtenir partout une nouvelle existence honorable.

La Suisse se trouve aussi appelée à jouir, par la reconnaissance et le dévouement de la jeunesse, du bénéfice de la sollicitude éclairée et persévérante des magistrats pour l'éducation des enfants.

§ 8. *Influence de l'accumulation des capitaux suisses sur le nombre des voyageurs qui visitent les cantons.*

Les impôts étant légers, les produits du sol sont à bas prix ; les aubergistes, non exercés par les agents du fisc, sont des propriétaires honorables, et dans beaucoup de cantons membres par l'élection des principaux emplois publics.

L'argent étant abondant et l'intérêt peu élevé, les aubergistes élèvent de magnifiques hôtels, des espèces de palais, sur les bords des lacs, et en réservant les beaux points de vue pour les appartements d'honneur.

Les touristes opulents trouvent des appartements élégants et recherchés, et la plupart des voyageurs ont dans les auberges plus d'agrément que dans leurs propres demeures.

Ces circonstances appellent en foule les voyageurs, les déterminent à enrichir davantage la Suisse.

§ 9. *Influence des institutions cantonales sur le nombre des savants et les hommes célèbres de la Suisse.*

Chaque canton étant souverain est appelé à traiter les hautes questions de législation, de droit public, entre les États voisins et les autres cantons.

Le nombre des fonctionnaires chargés de la défense des droits politiques d'un canton est presque aussi considérable que dans un grand empire.

Chaque canton a des assemblées délibérantes où se débattent les grands

intérêts publics, et où se forment et brillent les orateurs et les publicistes.

Chaque canton a des universités, des musées, des bibliothèques, et des professeurs très-nombreux qui veulent s'élever à la hauteur de leurs missions.

Ces fonctionnaires et professeurs, très-nombreux, en relations avec les personnages les plus éminents par la science ou par les dignités, ont une noble émulation, cherchent à se distinguer par leurs travaux scientifiques, et ont plus d'occasions de développer leurs facultés.

Les banquiers suisses ayant des comptes ouverts avec tous les banquiers du monde, pour affaires de commerce et pour l'acquittement des lettres de crédit des voyageurs, sont appelés à connaître les langues vivantes, les monnaies, les changes des divers États, et sont cités comme les premiers financiers.

Par toutes ces causes, la Suisse a produit relativement plus d'hommes supérieurs et célèbres dans toutes les branches des sciences, que des empires vastes et puissants; à peine existe-t-il une petite ville, en Suisse, qui n'ait donné le jour à une illustration depuis deux siècles, et qui n'ait encore des hommes d'un mérite remarquable.

Un seul exemple que nous avons cité, et que nous rappelons encore parce qu'il est décisif, fera connaître combien les institutions de la Suisse sont favorables aux développements des talents réels et utiles.

Le colonel Dufour, ancien élève de l'École Polytechnique et chef de bataillon du génie en France, avant 1815, aurait passé le reste de sa carrière dans des places de guerre ou dans les comités, comme ses anciens camarades, aussi d'un grand mérite, sans laisser aucune trace utile d'une vie laborieuse.

Rentré en Suisse, et affranchi des liens administratifs de la centralisation française, son génie s'est révélé et a été fécond en grands résultats; le colonel Dufour a institué des écoles, formé des professeurs, d'excellents officiers, et a contribué à la belle organisation de l'armée fédérale. Comme ingénieur géographe, il a dressé une carte qui sera citée comme un chef-d'œuvre; comme ingénieur des ponts et chaussées, il a établi à Genève, dans le lac même, des quais superbes fondés sur une vase profonde.

Dans un pays absolu et de centralisation, cinquante hommes d'un véritable mérite n'auraient pu produire de tels résultats; leur vie eût été consommée à débattre des projets avec des commis ignorants, indifférents, ennemis-nés de toute supériorité, sans patriotisme et sans patrie.

§ 10. *Influence des institutions suisses sur la perpétuité des familles, des fortunes privées et du gouvernement fédéral.*

L'administration de chaque canton, toute paternelle, presque gratuite, consacre les ressources publiques en dépenses productives, destinées principalement à l'éducation et à l'instruction de la jeunesse.

Dans les cantons en montagnes presque stériles, les revenus des domaines publics, des douanes, et le péage sur le sel, suffisent à toutes les dépenses du gouvernement.

Les populations aux mœurs patriarcales, guerrières par caractère, ennemies du luxe, s'administrent presque sans frais; affranchies d'impôts, vivant avec simplicité du produit de leurs troupeaux, elles ont une existence de famille perpétuelle. Ainsi, à Schaffhouse, à Schwytz, Uri, Unterwald et dans le Valais, on remarque à la porte d'entrée de chaque maison des armoiries et des chiffres qui datent de plusieurs siècles, et qui sont encore les emblèmes des mêmes familles qui les habitent maintenant.

Dans les cantons manufacturiers et riches, les contributions s'élèvent jusqu'à 20 et 25 francs par tête; mais elles se prélèvent exclusivement sur les profits des négociants, et n'atteignent pas les revenus du petit propriétaire, et les dépenses sont encore exclusivement réservées à des emplois productifs, qui contribuent à la prospérité du commerce.

Les bénéfices extraordinaires des fabriques et du commerce produisent de nouvelles familles riches, mais les anciennes se conservent et participent aux bienfaits de l'accroissement général de l'aisance. Les fortunes récentes se signalent par de grandes constructions de manufactures, d'hôtels, et une dispensation d'une aisance générale. Ce mouvement ne s'opère donc point au détriment et sur les ruines des anciens pro-

priétaires, il étend son action bienfaisante sur la totalité des habitants.

Le manufacturier et le négociant, d'une famille humble, rapidement enrichi dans son canton ou dans les pays lointains, veut prendre rang parmi les patriciens, en signalant ses richesses et sa générosité par le don de grands établissements publics; il fonde un hospice, une école, un musée, qui, en reconnaissance du bienfait, prend à jamais son nom, et attache au sol les héritiers du donataire.

Les maisons des anciens guerriers morts avec gloire, en défendant le sol de la patrie, inspirent une populaire vénération, et leurs descendants sont, après des siècles, toujours honorés du peuple.

Les anciennes familles suisses, comme les institutions, ont une grande puissance de conservation, et traversent des siècles sans altération profonde.

Les contestations passionnées, politiques et religieuses qui agitent, temporairement quelques cantons, dénotent plutôt la conservation des principes et la force vitale du pays que le danger d'une dissolution fédérale. En cas de péril public, de menaces d'intervention étrangère, les populations oublieraient leurs querelles privées, et marcheraient d'accord, et avec enthousiasme, à la rencontre de l'ennemi de la Suisse.

Il faudrait méconnaître le bien-être intérieur des familles, l'instruction étendue que les Suisses rapportent de leurs voyages, le génie d'un peuple libre, pour s'abuser à ce point de croire qu'ils puissent jamais consentir à faire partie intégrante d'un empire où l'administration serait absolue et le peuple surchargé d'impôts.

Si, par les destins, un conquérant nouveau, à l'aide du prestige de sa gloire et d'immenses armées, parvenait à s'emparer de quelques cantons, à sa mort, ou au déclin de sa puissance militaire, les Suisses rentreraient dans leurs limites des Alpes et du Jura, par une puissance d'attraction supérieure à tous les obstacles.

Les Suisses ont à donner aux peuples voisins qui se joindraient à leur association ce qu'aucun d'eux ne peut leur offrir, une administration paternelle, économe, intelligente, active; l'affranchissement des impôts tracassiers et de toute servitude; des institutions parfaites, aussi nécessaires

à un royaume bien réglé qu'à une république fédérale. La Suisse exerce tout à la fois une force d'agrégation et d'attraction.

L'organisation cantonale étant plus parfaite que l'administration provinciale en Angleterre, la Suisse, sans colonies, sans armées régulières, sans marine, mais aussi sans dettes et sans exagération d'impôts, aura dans les siècles, selon toutes les probabilités, une existence plus fixe et mieux assurée que la Grande-Bretagne, exposée à tous les dangers des séductions de la conquête et des révolutions intestines.

Quelques contrastes qu'on remarque dans les mœurs, le caractère et les habitudes des populations, les unes agricoles et pauvres des montagnes, les autres manufacturières et riches des villes et de la plaine, il existe une conformité parfaite de sentiments nationaux, et le même dévouement aux institutions et à la patrie.

Dans les petits cantons, les antiques familles, fières de l'illustration acquise par des services militaires rendus, conservent les goûts guerriers et la passion des armes; les jeunes gens servent à l'étranger et reviennent avec l'expérience et des talents militaires commander les milices cantonales. Ils quittent les capitales étrangères sans regret, reprennent sans peine les habitudes de simplicité, de parfaite égalité des habitants des montagnes, et s'honorent d'exercer de modestes emplois publics et gratuits. Dans les cours étrangères, ils se croient les égaux des plus nobles, et se font distinguer et respecter par leur mâle énergie; rentrés dans les chalets des Alpes, et avec le costume du pays, on ne les distingue que par l'élégance des manières, la maturité et l'étendue de l'instruction.

Dans les cantons manufacturiers, où les capitaux et les financiers instruits débordent, les jeunes Suisses émigrent de même, vont tenter la fortune sur les divers points du globe, et reviennent aussi avec des chances variées et le même amour du pays. Le plus grand nombre de ces voyageurs lointains enrichissent leurs cantons de leur fortune et des trésors de leur instruction étendue.

Le prestige et la puissance irrésistible qui ramènent le Suisse dans ses foyers tiennent encore moins à l'attrait des montagnes qu'à la fascination qu'exercent le souvenir d'une patrie libre depuis cinq siècles et l'amour

des institutions, où chaque habitant remplit des fonctions publiques et honorées.

Aussi, les belles institutions de la Suisse, le concours des habitants notables à l'administration gratuite du canton, l'extrême économie dans les dépenses fondent la perpétuité des familles et du gouvernement fédéral. Plus ce gouvernement est en apparence faible, et presque nul, moins la confédération est exposée aux entreprises aventureuses, compromettantes et ruineuses, plus elle a de chances de durée et d'extension dans le cas de nouvelles conflagrations générales au dehors. Les institutions libres créent la patrie, le pouvoir absolu en détruit le sentiment sacré.

§ 11. *Les institutions cantonales et fédérales de la Suisse sont des conséquences forcées de la variété du sol, du climat, des mœurs et du caractère des populations des 22 cantons suisses.*

La Suisse présente toutes les variétés de sol, de climat, de production et de population.

Dans un même canton, comme le Valais, on éprouve au fond des vallées les chaleurs des colonies, et dans les chalets élevés le froid de la Sibérie.

Ici on récolte les fruits des contrées méridionales, et à quelques lieues plus haut les glaces sont éternelles.

Dans le bas des vallées, le sol est exposé à l'action des torrents, aux inondations, à la chute des avalanches de neige, de pierres, au danger perpétuel de la destruction des récoltes et des habitations ; près de là, sur les croupes des montagnes, le terrain, arrosé par les rigoles tirées des glaciers, donne sans soins, sans travail, deux ou trois récoltes de fourrage.

Dans les hautes montagnes, les chemins sont difficiles et dangereux ; sur les bords du lac, des bateaux à vapeur élégants procurent des transports commodes, rapides et à bas prix.

Les populations diverses diffèrent de mœurs et d'habitudes comme le sol et le climat, et sont plus ou moins en harmonie avec les peuples des États voisins.

On comprend dès lors l'impossibilité de soumettre à des lois administratives et centrales, à des impôts uniformes, des habitants dans des positions si diverses et souvent très-opposées; une aveugle égalité des charges publiques constituerait l'iniquité gouvernementale, et exciterait des convulsions intestines.

Par exemple, un impôt égal par hectare et par tête, qui serait presque nul pour les habitants des grandes villes et des campagnes riches, absorberait et dépasserait le revenu net dans les hautes montagnes, et serait ruineux.

Un impôt général ne pourrait être gradué comme les circonstances locales qui varient complétement à quelques lieues de distance.

La recherche d'une juste et égale répartition d'un impôt sur le sol entraînerait des frais excessifs et ne conduirait à aucun résultat satisfaisant.

Les contributions indirectes, soumettant les populations à l'exercice, sont incompatibles avec une véritable liberté.

En étudiant avec quelque attention la situation locale de chaque canton, on arrive à reconnaître qu'il faut une administration particulière distincte et du choix des populations.

A la ville de Genève puritaine, réformatrice, manufacturière et savante, il faut des établissements d'éducation, d'instruction, des musées; à la ville de Bâle, calculatrice, économe, peuplée d'habitants millionnaires, il faut des comptoirs et des monuments d'utilité publique.

L'opulente et somptueuse Neuchâtel, aux préférences aristocratiques, veut un musée monumental, de beaux hôpitaux, et des quais spacieux et de luxe.

La noble Berne, agricole et guerrière, aime les vastes constructions publiques, qui lui rappellent sa puissance et sa gloire comme capitale, et montrent sa prévoyante sollicitude pour le peuple, qu'elle affranchit de tout impôt par ses spéculations intelligentes et économiques.

Le canton de Vaud, dont les habitants aventureux et éclairés vont explorer le monde, se distinguent dans la carrière des armes et des lettres, et fournissent à l'Europe des généraux, des instituteurs et institutrices, etc., a besoin d'académies, de musées, et de savants professeurs.

Les cantons de Zurich et de Lucerne, manufacturiers, encouragent

l'instruction des ouvriers, pour assurer la prospérité des fabriques, et veulent surpasser Berne, leur rivale, par de grands établissements consacrés aux services publics.

Les petits Cantons, qu'on peut appeler héroïques, aux mœurs simples et antiques et toujours guerriers, le berceau et les boulevards de l'indépendance nationale, ne demandent que la continuation du passé et la perpétuité du présent, dédaigneux des richesses superflues, des fabriques et du commerce qui les procurent, des monuments d'architecture; ils considèrent l'impôt comme une marque et un moyen de servitude, et veulent une administration toute gratuite.

La Confédération suisse n'a pu s'établir et se maintenir qu'en réservant toute souveraineté administrative à chaque canton, qu'en réduisant le pouvoir du gouvernement fédéral à la mission de constater la majorité des votes des cantons sur chaque question importante soumise préalablement à leurs délibérations.

C'est parce que le pouvoir central est très-limité et presque nul que les petites républiques libres ont consenti à entrer dans la fédération, et que les cantons tiennent à l'alliance avec une force d'agrégation dont la puissance est en raison inverse de la force gouvernementale.

Ainsi les touristes qui accusent la Suisse de n'avoir pas de pouvoir central, de véritable gouvernement général, et supposent par ce motif que la confédération est faible et à la discrétion de l'étranger, n'ont pas tenu compte de la nature des choses, et du caractère des populations libres; leurs conclusions erronées doivent être attribuées à la fascination de la servitude, aux préventions, aux préjugés que partagent les sujets des États despotiques.

Le gouvernement central n'est autre chose que la somme des fragments de liberté enlevés à chaque citoyen; plus il est énergique et absolu, moins il reste d'indépendance aux habitants, et réciproquement.

§ 12. *Conséquences pour la Suisse d'un gouvernement de centralisation absolue substitué à une administration cantonale.*

Un gouvernement central puissant aurait des troupes réglées, des administrateurs nombreux, étrangers aux localités et bien rétribués, des impôts divers et élevés, des percepteurs, receveurs particuliers, receveurs généraux, et bientôt des dettes et des charges croissantes.

Le gouvernement, comptant sur sa force, ne négocierait plus avec la profonde et habile diplomatie de temporisation de la confédération actuelle, il ne se contenterait plus d'une neutralité systématique; il formerait des alliances offensives et défensives, et se trouverait engagé dans toutes les guerres continentales.

A l'intérieur, des premiers commis, chefs des administrations, disposeraient des revenus et des emplois dans les divers cantons, nommeraient par faveur et sans intelligence les professeurs des universités; ils forceraient les jeunes gens, quelle que soit leur destination, à étudier six ans le grec et le latin, à l'exclusion des langues vivantes et des sciences exactes.

En sortant de ces écoles, les Suisses seraient incapables de se rendre utiles dans les ateliers d'horlogerie, de mécanique, de filature, et dans les bureaux des financiers.

Les impôts croissants, injustement répartis par une égalité aveugle, chasseraient l'industrie de la Suisse, et forceraient les habitants des petits cantons de quitter leurs montagnes vénérées où ils n'auraient plus de patrie. L'étranger fuirait ces contrées désolées par l'impôt exagéré et la misère qu'il engendre.

Ce pays, plus exposé à la guerre, aurait des alternatives de gloire, comme dans les temps reculés, et des chances plus fréquentes d'invasion et de ruine. La paix ne serait plus, comme maintenant, un état normal, mais une transition et un repos forcé par l'épuisement entre deux guerres souvent rapprochées.

Les fabriques et le commerce, attirés jusqu'alors par la modération des impôts et les bénéfices de parfaites institutions, seraient repoussés par

un régime contraire et passeraient l'Atlantique pour y chercher les avantages acquis jusqu'à ce jour à la Suisse.

Quelques Suisses sans doute, mais en petit nombre, sont aux regrets de leurs patriciats perdus par les réformes du siècle, et appellent de leurs vœux l'ancien gouvernement bernois, où leurs ancêtres jouissaient de hautes fonctions. Ce temps semble passé sans retour; la Suisse ne reviendrait à un pouvoir central absolu qu'avec les chances probables d'en subir les alternatives de troubles, de guerres extérieures et peut-être d'invasion. L'impôt exagéré et le pouvoir administratif absolu sont en définitive les plus puissants auxiliaires de l'étranger, lui livrent les places jugées imprenables, et lui soumettent les populations opprimées et abusées.

CHAPITRE V.

RÉSULTATS COMPARATIFS DE DEUX ADMINISTRATIONS DIFFÉRENTES; L'UNE, PROVINCIALE ET INDÉPENDANTE; L'AUTRE, CENTRALISÉE ET ABSOLUE. — EXEMPLES : LE DÉPARTEMENT DU JURA AVANT ET DEPUIS LA CONQUÊTE ET LA RÉVOLUTION DE 1789; LA CONFÉDÉRATION DES VINGT-TROIS CANTONS SUISSES.

§ 1. *Considérations générales.*

Les deux systèmes contraires d'administration ont été adoptés et sont pratiqués dans des États soumis aux différentes formes de gouvernements, et ont eu les mêmes conséquences invariables, favorables ou funestes.

Des républiques et des royaumes, appelés constitutionnels, ont subi, comme les États despotiques, des révolutions provoquées par les abus d'une centralisation excessive, et des empires absolus se sont élevés comme des

républiques et des royaumes constitutionnels, et marchent à une prospérité rapide et à une puissance croissante par les bénéfices d'une administration provinciale bien réglée.

Les institutions locales paternelles, économiques, conviennent également et sont même plus indispensables aux royaumes qu'aux républiques.

Les questions sociales à examiner sont donc en dehors des débats politiques sur les diverses formes et dénominations de gouvernement, et appellent toute la sollicitude des hommes d'état.

Dans ce siècle de progrès et de publicité qui les favorise, la presse enregistre et recommande avec empressement les inventions dans les arts, le perfectionnement des machines à vapeur, des chaudières, des locomotives; la moindre découverte dans les fabriques, constatée en France ou au delà de la Manche et de l'Atlantique, etc., est annoncée dans l'univers, partout accueillie et mise en pratique; cependant elle n'intéresse souvent que les chefs de quelques manufactures.

Ne devons-nous pas chercher avec plus de sollicitude encore les améliorations des institutions qui affectent la société tout entière, et particulièrement les classes nombreuses, que les vices de l'organisation intérieure condamnent à la misère? Mais telle est la puissance des partisans des abus, que les plus généreux efforts, que les vœux unanimes du public viennent se briser contre les obstacles.

Nous demandons des institutions parfaites, justifiées par les épreuves des siècles chez les nations diverses; nous proposons des perfectionnements du système administratif dans l'intérêt du gouvernement et des peuples; nous réclamons des réformes, comme le seul moyen de prévenir des convulsions, des révolutions nouvelles.

Les preuves à l'appui de la réforme ont été puisées dans une même contrée, soumise tour à tour à deux systèmes contraires d'administration locale, et dans deux contrées voisines, dont les populations ont même origine, même langage, habitent sous un même ciel et sur un sol semblable.

Nous indiquerons ensuite les principales réformes à faire, les moyens de les obtenir, et les résultats qu'on doit en attendre.

§ 2. *Institutions et administration municipale des villes du Jura dans les derniers siècles, avant et depuis la conquête, et jusqu'en* 1789.

Avant et depuis la conquête, les villes de la Franche-Comté avaient des chartes, des franchises et des institutions indépendantes et libres comme celles des cantons suisses.

Cette province étant voisine de la Suisse, en relation de commerce avec elle, également armée et guerrière, les princes souverains, éloignés, étaient forcés de respecter les libertés et les exemptions d'impôts garanties par les traités, d'accorder des exemptions, des immunités pour empêcher son émancipation et son alliance avec les cantons suisses, plusieurs fois négociée et souvent souhaitée.

Nous examinerons la situation des principales villes.

Dôle, longtemps la capitale de la province, la résidence temporaire de plusieurs souverains, était le siége des états généraux, du parlement, de la chambre des comptes; cette ville avait un hôtel des monnaies, une université, l'une des plus célèbres de l'Europe, où la jeunesse de tous les pays, et principalement de la Flandre, de la Suisse, de l'Allemagne, venait suivre les cours des plus savants professeurs de l'époque.

Le parlement de Franche-Comté était plus ancien que ceux de Grenoble, de Bordeaux, de Normandie, de Provence, de Dijon, de Paris.

Avant le XIV^e^ siècle, il s'assemblait dans la résidence du souverain.

Dès l'année 1306, il eut son siége à Dôle.

Ce parlement jugeait en dernier ressort les affaires civiles et militaires, et son autorité souveraine fut de nouveau reconnue et confirmée par la charte de Louis XI, relative à l'établissement du parlement de Dijon, qui statuait que le parlement de Dôle serait maintenu dans tous ses droits, comme il l'avait été de toute ancienneté.

Les membres du parlement étaient nommés sur la présentation de ce corps qui choisissait ses candidats parmi les plus anciens et les plus savants professeurs de l'université.

L'élection au parlement conférait des titres de noblesse.

Le parlement de Dôle a toujours montré autant de talent que de courage à soutenir ses prérogatives et à défendre les droits du peuple contre les empiétements de la noblesse et du clergé.

Les souverains consultaient toujours le parlement sur le choix des fonctionnaires en très-petit nombre dont ils s'étaient réservé la nomination définitive.

Ce fut par usurpation, et en violation des chartes, que les barons grands vassaux, chargés, sous le régime de la féodalité, de rendre la justice pour le souverain, attachèrent ce privilége à leurs terres et à leurs châteaux, et que les seigneurs inférieurs s'attribuèrent ce même droit, en faisant hommage aux barons, les barons aux comtes et ducs, et ceux-ci au souverain.

Le parlement de Franche-Comté fut plusieurs fois chargé de négocier le sort des empires, et se montra énergique contre les grands vassaux accusés de crimes ou de violence. Il fit enfermer, sous le règne de Charles-Quint, l'un des plus puissants seigneurs de l'époque, le compagnon d'armes et le parent de cet empereur.

L'archiduchesse Marguerite, et des princes ses successeurs, conférèrent au parlement de Franche-Comté un pouvoir presque illimité, et lui soumirent jusqu'au gouverneur lui-même, qui ne devait agir que de concert avec le parlement.

Le parlement, en cas de mort ou en l'absence du gouverneur, nommait son successeur; il donnait son avis sur la refonte des monnaies, et décidait, en cas d'urgence, sur toutes les affaires importantes, après en avoir conféré avec le gouverneur et la chambre des comptes.

Les lettres patentes conservées dans les archives attestent que le parlement intervenait, pendant la paix, dans l'administration des fortifications, des finances, des monnaies, de la police, des chemins et des fiefs; et pendant la guerre, il réglait la levée des troupes, leurs quartiers, leurs passages, les étapes, leurs subsistances, leur solde, les revues.

Le prince consultait toujours le parlement, et le gouverneur était obligé de prendre l'avis de la compagnie avant de rendre une ordonnance quelconque.

Aucune charge n'était vénale; les emplois étaient conférés aux plus

capables et aux plus dignes, d'après le rapport du parlement, qui préalablement procédait à une enquête sur le mérite et la conduite privée des concurrents.

Le parlement, en se complétant par la nomination de savants jurisconsultes, sans avoir égard à la naissance, excitait une noble émulation parmi les professeurs de l'université.

On doit aux excellents règlements du parlement de la Franche-Comté, et de l'université de Dôle et de Besançon, le grand nombre d'hommes célèbres sortis de leur sein; ils ont fourni à la France, à l'empire d'Allemagne, aux Pays-Bas, des chanceliers; à l'Espagne, de grands ministres, des chevaliers de la Toison d'or; aux différentes cours d'Europe, des ambassadeurs et des plénipotentiaires; à la cour de Rome, des cardinaux.

Le parlement de Franche-Comté, qui avait fait un traité de paix favorable avec la France par ses savantes négociations, et mérité l'estime et l'admiration d'Henri IV, défendit longtemps avec habileté la province contre les profondes intrigues et les perfidies des cours étrangères, et avec héroïsme les places fortes contre leurs armées nombreuses.

Dôle a soutenu plusieurs siéges mémorables, n'ayant pour défenseurs que les bourgeois, les écoliers de l'université et quelques officiers de la province.

Au siége de 1478, les habitants, trahis par les Allemands envoyés comme auxiliaires, qui livrèrent les portes, furent tous massacrés et la ville pillée et saccagée.

Le parlement fut transféré à Salins, jusqu'à ce que la ville de Dôle eût été relevée de ses ruines.

En 1636, Dôle étant attaquée par l'armée du prince de Condé, de 20,000 fantassins et 8,000 cavaliers, les bourgeois soutinrent les assauts avec intrépidité, et le clergé, les écoliers, les femmes même se battirent comme de vaillants guerriers, et conservèrent la place. Ils firent au prince, qui les sommait de se rendre, cette réponse mémorable :

« Après un an de siége nous délibérerons. »

En 1668, Dôle, attaquée par l'armée nombreuse de Louis XIV, qui la commandait en personne, ne capitula que lorsque tous les ouvrages

extérieurs eurent été emportés; et cependant la place n'avait pour sa défense que trois cents hommes de milice.

La Franche-Comté, rendue à l'Espagne par le traité d'Aix-la-Chapelle, le 2 mai 1669, reconquise en 1674, par Louis XIV, fut reconnue possession française par le traité de Nimègue, en 1678. Louis XIV fit aussitôt raser les fortifications de Dôle construites par l'empereur Charles-Quint.

Dôle, jusqu'en 1789, a possédé de grands colléges, diverses écoles, des hôpitaux, des maisons religieuses, en tout vingt-deux établissements publics richement dotés par la munificence et la piété des notables habitants de la ville et de la province.

Les habitants de Dôle nommaient directement les magistrats qui étaient chargés de la perception des impôts dans la cité, de leur emploi, et de toute l'administration.

Arbois, d'une haute antiquité, longtemps la résidence des souverains, et plusieurs fois le siége du parlement, avait une charte des libertés dès le 12ᵉ siècle.

La ville nommait ses magistrats, s'administrait elle-même.

L'empereur Maximilien lui avait accordé, en 1493, l'entrée en franchise de ses vins dans toutes les provinces de l'empire.

Arbois, en 1789, possédait huit établissements de charité ou religieux, un grand collége, tous richement dotés par les notables habitants de la ville et de la province.

Arbois avait un bailliage et diverses administrations publiques.

Poligny, déjà ville à l'époque de la conquête par les Romains, avait un château fort qui a été habité par les ducs et comtes de Bourgogne.

La chambre des comptes y fut installée dans le 14ᵉ siècle; et en 1493, elle possédait l'université.

Poligny avait le privilége de fournir le vin de la table des anciens souverains, avant la réunion à la France.

Henri IV assiégea et fit capituler la ville, en exigea une rançon de 20,000 écus, et lui accorda, ainsi qu'au bailliage, une neutralité favorable et des priviléges.

Poligny, plusieurs fois incendié dans les siècles antérieurs, fut assiégée, prise et brûlée par le duc de Longueville.

La ville de Poligny, par sa charte de franchise, nommait ses magistrats, était administrée par eux, et possédait un grand collége, deux autres colléges, trois hôpitaux, six couvents, tous dotés de biens fonds considérables par les notables habitants.

Salins, bailliage présidial, a été le siége du parlement au 16e siècle, pendant la durée de la peste à Dôle. Les états généraux s'y assemblèrent cinq fois de 1417 à 1484.

Cette ville, défendue par des forts et des châteaux, dont deux seulement sont conservés, a été prise en 1479, en 1668 et 1674.

Salins avait trois églises collégiales, deux prieurés ruraux, un collége d'oratoriens, trois hôpitaux, huit maisons religieuses, richement dotés en biens-fonds, et administrés par les notables habitants élus.

Les salines et les forêts qui en dépendent avaient été données à l'abbaye de Saint-Maurice d'Agaune.

Lons-le-Saulnier était peu peuplé au 5e siècle, avant l'établissement des salines; la ville s'agrandit au 12e siècle, et reçut sa charte des franchises, en 1293 et 1795.

Cette ville, plusieurs fois détruite par l'incendie, fut prise d'assaut en 1637, brûlée et détruite; de huit cents familles, huit seulement échappèrent à la peste et à la guerre.

En 1766, on abandonna les salines de Lons-le-Saulnier, et on donna une plus grande extension à celles de Montmorot. On rasa les fortifications et la ville fut aggrandie et embellie.

En 1789, Lons-le-Saunier avait un bailliage présidial, un collége, un hôpital, trois maisons religieuses, et des dotations considérables en biens-fonds pour divers établissements.

Lons-le-Saunier possède, dans les caveaux de l'église des Cordeliers, les tombeaux des princes de la maison de Châlons, et particulièrement celui de Philibert de Châlons, prince d'Orange, généralissime des armées de Charles-Quint, vice-roi de Naples, tué à 28 ans au siége de Florence, et enterré à Lons-le-Saulnier avec une pompe royale.

Lons-le-Saulnier a donné le jour à plusieurs hommes savants et célèbres.

St.-Claude, autrefois Condat, a reçu sa Charte des franchises dès le

VI[e] siècle; elle a conservé le nom de Condat jusqu'au XIII[e] siècle, époque où Claude II, évêque de Besançon, inhumé à Condat, en 699, fut sanctifié. La ville fut appelée Saint-Claude, du nom de cet évêque.

Les évêques de Saint-Claude étaient souverains, et faisaient rendre la justice par des abbés et plus tard par des laïques de leur choix.

L'abbaye de Saint-Claude fut sécularisée en 1742.

Saint-Claude avait, en 1789, un collége, une bibliothèque publique, trois couvents, des maisons d'instruction et de charité; et un grand hôpital, doté de biens immenses, et administré par les notabilités du clergé et de la ville.

Saint-Claude était administrée par des magistrats nommés par des bourgeois.

Orgelet, ville d'une haute antiquité, autrefois très-fortifiée par une triple enceinte de remparts, flanqués de tours, et commandée par un château fort, ne présente plus que quelques vestiges ou ruines de ses belles fortifications.

60 villages relevaient en suzeraineté de cette place.

Elle reçut en 1266, de Jean de Châlons, une charte de franchise; elle avait un hôtel des monnaies.

Orgelet obtint, en 1556, des lettres de mairie, et ses députés prirent, dans les derniers temps, séance aux États.

Les baillis d'Aval tenaient leurs assises à Orgelet; ce qui avait déterminé l'établissement d'un bailliage royal, ayant dans son ressort 200 bourgs ou villages.

Orgelet, réunie au XVI[e] siècle à la France fut rendue en 1609 au prince d'Orange, et plus tard comprise dans la capitulation de la Franche-Comté.

La ville d'Orgelet a donné le jour, dans les derniers siècles, à plusieurs savants et hommes célèbres.

En 1789 la ville avait une église paroissiale richement dotée, un collége administré par le maire, nommé vicomte majeur, et lieutenant général de police; ce lieutenant de police et les échevins ou conseillers étaient nommés par les notables.

Le gouvernement de la ville était exercé par un capitaine et un lieutenant des armes.

Le bailliage d'Orgelet, l'un des plus considérables de la Franche-Comté, avait pour grand bailli le prince de Beaufremont, et pour lieutenant général et conseiller les notables habitants nommés par les bourgeois de la ville.

Orgelet, l'une des quatorze villes principales de la Franche-Comté, avait un collége, un hôpital, deux couvents, vingt prêtres familiers attachés à la paroisse, et des domaines considérables appartenant aux divers établissements publics; on y comptait soixante familles bourgeoises, une famille parlementaire et plusieurs avocats et ecclésiastiques d'un grand mérite.

La ville était administrée par les notables élus par les bourgeois.

Les autres villes de la Franche-Comté, et particulièrement, Moirans, Saint-Amour, Arnithod, Château-Châlon, Champagnole, Sullières, Bletterans, etc., avaient depuis trois et quatre siècles des chartes de franchise, ont eu part aux fastes mémorables de la province, envoyaient des députés aux états généraux et s'administraient par des magistrats, les élus des bourgeois.

Indépendamment des places fortes citées, beaucoup de bourgs et villages de la Franche-Comté étaient entourés de fortifications, ou défendus par des châteaux forts; tous ces forts ont été détruits, quelques-uns pendant la guerre contre Henri IV et Louis XIV, mais le plus grand nombre après la paix et par ordre de ces souverains maîtres de la Franche-Comté par la conquête et les traités.

Parmi les citadelles et châteaux forts ruinés, les plus remarquables sont Château-Châlon, construit par Charlemagne; Arley, résidence des comtes de Châlon, princes d'Orange, Montnurot, Montfleurs, établis sur le sommet de montagnes en pain de sucre, dominant des vallées profondes qui les entourent. Ces châteaux forts appartenaient à l'illustre maison de Châlon, alliée des ducs de Bourgogne et des souverains d'Allemagne.

§ 3. *Institutions militaires en Franche-Comté, dans les derniers siècles et jusqu'en* 1789.

Jusqu'en 1789, la jeunesse de Franche-Comté était exercée au métier des armes ; chaque ville avait un arsenal, des compagnies d'arquebusiers et de chevaliers, qui se réunissaient le dimanche, faisaient des évolutions et tiraient à la cible.

Dans les colléges, on avait établi et conservé les jeux de la Grèce ; j'ai pris part à ces exercices à Orgelet.

En automne, et avant les vacances, on conduisait le matin les étudiants d'un collége dans une vaste prairie ; on les mettait en lignes, les plus petits au centre, et les plus grands aux extrémités.

A quelques cent pas en avant de la ligne on jetait en l'air une poule ; au signal donné les écoliers se lançaient sur la poule et cherchaient à la saisir ; poursuivie par les meilleurs coureurs elle volait du côté de la ville, et était prise ordinairement par les plus jeunes écoliers restés en arrière.

Deux poules et deux coqs étaient ainsi lancés, poursuivis et pris par les écoliers.

Ensuite on donnait des prix aux meilleurs coureurs : on plantait des oranges sur des piquets, à 4 à 500 mètres en avant des écoliers rangés en ligne, et, au signal donné, ils partaient pour gagner les oranges.

Le soir, les vainqueurs et leurs amis se promenaient dans les rues de la ville, à cheval, portant sur la pointe de leurs épées les oranges et les têtes des poules et coqs entourés de rubans.

Devant la porte de chaque notable habitant était préparé des fruits, de la pâtisserie, des vins, pour fêter les vainqueurs et leur suite.

Ce triomphe, ou ovation, excitait le zèle des écoliers qui s'exerçaient chaque soir au jeu de barres, et devenaient d'excellents coureurs.

Dans les classes supérieures, à l'université de Besançon, on donnait des prix en physique aux élèves les plus agiles et aux meilleurs tireurs d'armes.

Depuis la conquête, Besançon avait l'université et trois ou quatre régi-

ments de garnison ; élèves et officiers, également habiles à manier l'épée, avaient de fréquents duels.

On doit aux institutions militaires de la Franche-Comté le succès des héroïques bataillons de volontaires de 1789, qui se sont couverts de gloire sous les généraux leurs compatriotes, et particulièrement sous les ordres du plus habile et du plus brave de tous, le général Lecourbe.

La Franche-Comté, avec des places fortes, des arsenaux, et des jeunes gens exercés au métier des armes, aurait pu résister à des armées nombreuses d'invasion ; mais la conquête fut plutôt le résultat de la trahison des grands, de la perfidie de l'ennemi et de la supériorité du nombre, que de la valeur des troupes, alors étrangères, attaquant une province délaissée par le souverain, éloigné de plus de trois cents lieues.

§ 4. *Remarques sur les institutions du Jura avant et depuis la conquête et jusqu'en* 1789.

Avant la conquête, les institutions du Jura étaient presque identiques avec celles des cantons voisins de la Suisse. Les ducs de Bourgogne, les empereurs, les rois d'Espagne, souverains de la Franche-Comté, n'exerçaient pas sur cette province un pouvoir direct plus étendu que celui du roi de Prusse sur le canton de Neufchâtel.

Le parlement, composé de savants jurisconsultes et professeurs, administrait et gouvernait réellement la province, puisque le gouverneur, envoyé par le souverain, était obligé de prendre conseil du parlement, et dans beaucoup de cas de l'adopter.

On comptait un grand nombre de places de guerre et de châteaux forts bien entretenus.

Les grands propriétaires, affranchis d'impôts, en résidence dans la province, y dépensaient leurs revenus. Les dîmes prélevées par la noblesse et le clergé étaient aussi consommées sur place.

Les contributions foncières étaient faibles, et les recettes employées à payer les dépenses d'ailleurs utiles. Ainsi le pays n'était pas appauvri par une exportation de numéraire, l'impôt prélevé étant dépensé en totalité dans la contrée.

La jeunesse trouvait une instruction solide, étendue, à la célèbre université de Franche-Comté, et dans les nombreux et bons colléges des villes de bailliage.

Chaque ville avait sa charte des franchises qui datait du XII^e^ au XV^e^ siècle, et s'administrait par des magistrats élus par les bourgeois.

Les fonctions des élus, celles des juges et des membres des diverses administrations étaient gratuites, et beaucoup mieux remplies que par des agents étrangers et chèrement rétribués.

Aucune place n'était donnée à prix d'argent, ni par faveur, et avant de nommer à un emploi, le parlement procédait à une enquête sur le mérite et les qualités des concurrents.

Ainsi les notables du pays étaient chargés de rendre la justice, de prélever les impôts, de dépenser les revenus, d'ordonner les travaux, de disposer des milices, et d'exercer pour ainsi dire tous les pouvoirs de la souveraineté. Les princes souverains, presque toujours absents ou éloignés, ne conservaient qu'une ombre de puissance, comme le roi de Prusse, prince de Neuchâtel, laisse à ce canton les libertés et les modérations d'impôts des autres cantons de la Suisse.

Nous ne présentons point les règlements de la Franche-Comté dans les siècles qui ont précédé la conquête, comme les meilleurs modèles à regretter et à imiter de nos jours, mais les faits attestent que cette province avait des institutions plus anciennes et aussi parfaites que celles de nos provinces de Languedoc, de Bourgogne, des cantons de la confédération suisse et de tous les autres États d'Europe.

Besançon, ville impériale, jouissait des mêmes priviléges et de la même puissance que les villes libres de Strasbourg, Francfort, etc.; elle avait ses arsenaux, son hôtel des monnaies, son trésor, des troupes et tous les attributs de la souveraineté.

Au temps de la conquête, les guerres de Henri IV et de Louis XIV entraînèrent le sac de plusieurs villes, le massacre des habitants, la destruction des châteaux forts. Cependant le traité de capitulation de la Franche-Comté consacre le maintien des chartes des villes et des institutions, la franchise de la province, et l'exemption de contributions sur le sel, sur les vins, et de tous les impôts indirects.

Mais avec le temps, à partir de la conquête, les libertés locales furent violées, on rendit les places vénales; des contributions exceptionnelles furent imposées; comme dans les autres provinces de France, la Franche-Comté, opprimée, exploitée, était agitée par un général mécontentement.

§ 5. *Influence des nouvelles institutions, depuis* 1789, *dans le département du Jura.*

En 1789, les profusions de la cour, les abus de toute nature dans les provinces, les institutions fondamentales dénaturées, les impôts exagérés, multipliés, prélevés avec violence, les dettes croissantes, l'abandon à l'étranger des colonies, et de tous les intérêts nationaux, tout justifiait et nécessitait une urgente et complète régénération.

Il fallait, pour prévenir une révolution, consentir à des réformes; la cour refusa.

Les cahiers des charges portés aux États généraux de 1788 par les députés des villes, au nom des populations, étaient presque unanimes sur les réformes à demander, sur les moyens à employer pour les obtenir et sur les résultats à espérer.

L'assemblée constituante ayant réuni par les événements tous les pouvoirs souverains des législateurs, maîtresse de supprimer les abus, pouvait donner à la France des institutions parfaites, capables d'assurer de longs siècles de stabilité, de prospérité, de grandeur; s'est-elle élevée à la hauteur de sa mission?

L'expérience d'un demi-siècle a prononcé sur ses œuvres : des convulsions perpétuelles; les massacres de 1793; les usurpations de toutes les libertés municipales; la guerre civile générale et prolongée; des guerres aventureuses, ambitieuses, anti-nationales; des conquêtes imprévoyantes, ruineuses, provoquant les ligues ennemies et les invasions; 5 millions d'hommes et 20 milliards sacrifiés; toutes les colonies perdues; les impôts croissant toujours; enfin, des révolutions qui recèlent et résument tous les désastres répondent à cette question.

Maintenant nous n'avons à examiner que les conséquences d'un seul acte spécial de l'assemblée constituante, relatif à cet écrit.

Par le décret qui supprime les couvents, les monastères, l'assemblée constituante a ordonné la vente, au profit du trésor, des édifices et des bibliothèques, et de tous les biens-fonds appartenant à ces établissements et aux hôpitaux, aux colléges, aux églises paroissiales.

La suppression des couvents était sans doute autorisée par les précédents, par les édits des siècles derniers, par le droit souverain; elle était conseillée par l'exagération du nombre des monastères, l'accaparement des propriétés privées et des abus croissants.

Dans le Jura, le nombre considérable des abbayes et monastères possédait presque le sixième du territoire.

La suppression des couvents étant réclamée par les vœux et les intérêts de la société, il restait à examiner si les biens appartenaient aux villes, aux provinces ou à l'État.

Cette même question avait été résolue en Suisse au profit des villes et des cantons, et on a vu les résultats avantageux qui ont été obtenus. Les enfants, les infirmes, les vieillards, ont conservé les bienfaits des dotations des âmes pieuses, et les villes ont embelli et rendu plus utiles les édifices conservés, les écoles, les bibliothèques, les hospices, les hôpitaux.

En France, au contraire, l'assemblée constituante a ordonné la vente de tous les monastères, et des dotations en immeubles des établissements publics.

Toutes les anciennes dotations ayant été vendues au profit de l'État, les villes ne pouvaient pas acheter et conserver les bâtiments des colléges, des hospices, des monastères, n'ayant plus de revenus pour payer les dépenses nécessaires à la conservation des monuments et à leur destination consacrée à l'éducation de l'enfance et au soulagement des malheureux.

Ainsi, d'une part, le décret a enlevé aux villes le capital de la vente des immeubles appelés nationaux, s'élevant au sixième de la valeur du territoire. D'autre part, il a ravi à la jeunesse et à l'infortune, dans le département du Jura, les ressources accumulées depuis des siècles par la piété des notables habitants.

Cette spoliation des biens des villes par la vente des dotations, la suppression des principaux colléges, et l'établissement des droits réunis dans

le département du Jura, qui en était affranchi, ont occasionné des pertes incalculables.

Les personnes aisées ont dû envoyer au loin et à grands frais leurs enfants pour leur donner une éducation, d'ailleurs moins complète que celle qu'ils recevaient autrefois gratuitement et à domicile; les enfants pauvres ont été privés d'instruction et d'éducation publiques.

Les impôts croissant toujours, les pays en montagnes ont été épuisés, les fortunes bouleversées par les contributions, qui enlèvent la plus grande partie des revenus nets; le pays est en décadence, et la population émigre et diminue.

Depuis 1789, aucun établissement d'instruction supérieure, nulle institution militaire n'a été fondé dans le département du Jura; pendant la guerre en Suisse, le Jura a été épuisé par des réquisitions de toute nature, qui n'ont pas été payées. En 1814 et en 1815, le pays dépeuplé par les recrutements, dépouillé de ses fortifications partout en ruine, n'avait et n'a encore aucun moyen de défense; il est ouvert à l'étranger.

L'ennemi s'est promené dans le département du Jura, malgré la défense héroïque des habitants des montagnes, et dans les plaines de la Bresse, comme un vaisseau sur l'Océan, selon le caprice du pilote.

Le département est administré par des agents étrangers aux localités, qui sont nommés et envoyés sans qu'on ait consulté les autorités des villes sur le choix des chefs de service, des agents subalternes et des instituteurs.

Aussi, l'administration actuelle est plus absolue que celle de l'empire d'Allemagne, de l'Espagne, pendant leur souveraineté en Franche-Comté.

Le système est celui établi par la France dans les pays conquis, et qui a déterminé le soulèvement de toutes les populations en 1813 et 1814.

§ 6. *Situation actuelle du département du Jura, par l'influence de la centralisation administrative.*

Le département du Jura paye sa quote-part des fonds consacrés aux routes royales, et on laisse à sa charge les routes autrefois de première classe, qu'on a refusé de nommer royales.

Il paye pour les canaux, le perfectionnement des rivières ; mais les rivières de ce département sont abandonnées à l'état de nature, et les canaux qu'on exécute ailleurs sur les fonds du trésor, attirent et enlèvent au Jura le commerce qui enrichissait autrefois ce département.

Avec les fonds prélevés dans le Jura, on entreprend au loin des ouvrages gigantesques, fastueux, ruineux, qui coûtent deux ou trois fois plus que les évaluations et ne rendront aucun revenu.

On demande au Jura des impôts destinés à payer des subventions pour chemins de fer qui sont accordés aux départements les plus riches du royaume, et le Jura épuisé ne peut réparer ses routes vicinales.

On prélève dans le Jura, sur les vins de peu de valeur, sans débouché, les mêmes impôts que sur les vins si généreux de la Bourgogne et très-abondants du midi, que produit un sol de niveau et fertile, sous un ciel très-favorable.

Le département du Jura, imposé à raison de 40 francs par tête, reçoit 3 centimes par tête du gouvernement pour l'éducation et l'instruction de la jeunesse ; tandis que dans les cantons suisses, où l'impôt n'est que de 12 à 20 francs par tête, la dépense pour l'éducation et l'instruction est de 5 ou 6 francs par tête.

Le département du Jura paye sa quote-part pour l'établissement et l'entretien des places fortes ; il donne sa plus belle jeunesse, qu'on envoie dans les garnisons lointaines ; il est imposé pour l'armée, et ce département, sans milices exercées, sans arsenaux, sans moyens de défense, a ses frontières et son territoire livrés à l'ennemi.

Le Jura paye sa quote-part pour les musées, les bibliothèques, et on refuse tout envoi de livres dans les diverses villes de ce département.

Le département du Jura contribue aux dépenses de tous les cultes ; et on laisse à la charge des pauvres communes l'entretien des églises et le payement des curés.

Enfin, l'emploi des contributions générales prélevées sur toutes les populations avec égalité, est presque exclusivement réservé au profit des grandes villes et des contrées riches.

CHAPITRE VI.

PROPOSITIONS DE RÉFORME.

§ 1. *Administration municipale et départementale.*

Dans un État bien réglé, les fonctions publiques sont des charges que doivent remplir gratuitement les habitants éclairés et aisés désignés par le public. Des amendes imposées aux délégués lorsqu'ils n'assistent pas aux séances indemnisent le pays des pertes causées par la négligence de ces mandataires.

Lorsque les places entraînent des pertes en cas d'absence non légitime, elles ne sont plus briguées par les hommes incapables de les remplir. L'action directe de l'administration de la commune du département doit être réservée exclusivement aux magistrats choisis par le public, sous la surveillance de l'agent du ministère.

Il faut rétablir les rôles qui ont été intervertis; c'est au pays de régler ses propres affaires par ses élus, de voter des fonds et de les employer en se conformant aux lois générales.

§ 2. *Grandes routes, canaux, travaux publics.*

L'administration départementale, nommée par le pays, doit être chargée du classement des travaux, de leur direction, de leur surveillance, de toute comptabilité; toujours en exécution d'une loi d'organisation.

Les grands chemins et les canaux doivent être payés par ceux qui en profitent; on n'entreprend alors que des ouvrages utiles, et chaque contrée jouit des sommes consacrées à ces dépenses.

Les travaux des ports doivent être de même payés par les villes; mais

avec secours du trésor, lorsque la marine royale est appelée à profiter des travaux.

§ 3. *Milices, arsenaux.*

Chaque département doit avoir une milice armée à ses frais, exercée les dimanches, et organisée pour entrer en campagne huit jours après l'ordre de départ donné, en cas d'invasion ou de menace de guerre.

Les arsenaux doivent en outre contenir les armes de toute nature, les approvisionnements nécessaires au contingent du département, égal à 3 pour 100 de la population.

Les frais de rassemblement et d'exercice des milices sont nuls pour le trésor départemental, lorsqu'on impose aux habitants aisés l'obligation de loger et de nourrir les miliciens pendant les quinze jours de rassemblement.

§ 4. *Instruction publique.*

L'administration départementale, et les administrations des villes réservées exclusivement aux élus du pays, doivent voter les fonds nécessaires à l'établissement des colléges, à leur entretien, et nommer et révoquer les professeurs, sans avoir à demander des autorisations.

§ 5. *Cultes religieux.*

Ces mêmes administrations votent également les dépenses des cultes, et assurent le payement du clergé et le bon état des édifices.

§ 6. *Finances.*

La plupart des dépenses du pays devant être payées sur les produits des impôts spéciaux et de localité, les administrations du département et des villes déterminent les taxes, les font prélever, et en font l'emploi sous la haute surveillance du fonctionnaire représentant le gouvernement.

§ 7. *Justice.*

Les juges de paix, nommés sur une liste de trois candidats choisis par les électeurs, prononçant à l'aide du concours du jury en matières civiles, et avec des attributions beaucoup plus étendues, les frais de procédure se trouveraient très-restreints.

CONCLUSION.

Les institutions proposées et obtenues à l'aide de réformes régulières, légales et pacifiques, sont justifiées par la durée et les prospérités des États qu'elles régissent.

L'Angleterre n'a pu développer les voies de communication, les fabriques et le commerce, que par l'influence et l'action directe des notables habitants exerçant gratuitement les charges publiques.

Le gouvernement des Pays-Bas, comme l'Angleterre, laisse les populations s'administrer, s'imposer, et exercer toute autorité dans les limites de la contrée, de l'association et de la loi.

Il en est encore ainsi en Suisse et aux États-Unis.

Une remarque importante est encore à rappeler.

Plus les institutions locales sont indépendantes et presque souveraines, ou moins le gouvernement intervient dans les affaires intérieures, et moins le pays est imposé, plus il gagne de richesses, de puissance, plus il a d'extension et de durée.

L'Angleterre, par ses institutions, s'associe l'Écosse et l'Irlande et fait la conquête d'immenses colonies sur les divers points du globe. Sa marche d'ascension date de l'époque où ces mêmes institutions ont été mieux établies et développées.

Les Pays-Bas font la conquête de Java, de Sumatra, d'une population

cinq fois plus nombreuse, et d'une étendue vingt fois plus grande que la mère-patrie.

La Suisse, depuis cinq cents ans, s'étend incessamment des débris des vastes empires qui l'environnent.

Les États-Unis envahissent le Nouveau-Monde, en recevant dans l'association un État nouveau de deux ans en deux ans.

Tous ces États jouissent à l'intérieur d'une profonde paix, malgré la prodigieuse activité croissante qu'on y remarque.

Chaque acquisition libre est un accroissement de puissance, sans qu'elle produise une exagération du pouvoir central et de dépenses publiques, le gouvernement n'intervenant pas dans l'administration locale et provinciale.

Les gouvernements de centralisation excessive s'affaiblissent en croissant; ils veulent plus de soldats, plus de luxe, plus d'impôts, plus d'autorité; épuisent et mécontentent les populations, et restent seuls en face des dangers et des révolutions qu'ils provoquent; contributions ruineuses, servitude et révolte, sont les effets inévitables d'une même cause, le pouvoir absolu; sous son règne, les habitants sont chassés, par les impôts exagérés, de leur pays, et se trouvent forcés d'aller, à travers les illusions et les périls, chercher une autre patrie.

Les réformes demandées en France réduiraient immédiatement les dépenses de moitié et plus tard des trois quarts.

L'ajournement des améliorations jugées indispensables et urgentes par les hommes d'État les plus éclairés, souhaitées par tous, peut entraîner la France dans de nouvelles révolutions, favorables à un petit nombre d'ambitieux, ruineuses à la longue *pour les masses*.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES

DANS LA DEUXIÈME SECTION DU SECOND VOLUME.

SIXIÈME MÉMOIRE.

Des chemins de fer considérés sous les rapports législatifs, financiers, politiques, militaires et sociaux, etc.

Pages.

CHAPITRE I^er^. — Du projet de loi sur les grandes lignes de chemins de fer proposé par le gouvernement. — Considérations générales. 1

§ 1^er^. Causes et conséquences des obstacles apportés en France par la centralisation excessive aux améliorations, et spécialement à l'établissement des chemins de fer, etc. 4

§ 2. Funestes précédents des lois de concession de 1821 et 1822 et des lois proposées en 1842. 7

§ 3. Imprévoyance du projet de loi, considéré sous les points de vue de la science mécanique et de la pratique dans l'exécution des travaux. . 9

§ 4. Inconvénient et injustice, dans certains cas, de la participation déterminée des départements et des communes dans les dépenses d'indemnités de terrains. 10

§ 5. Violation par le projet de loi des principes d'économie politique et de la Charte. 10

§ 6. Évaluation des dépenses effectives des huit cents lieues de chemins de fer proposées à exécuter par l'État. 11

§ 7. Impossibilité de garantir le payement des huit cents lieues de chemins de fer, d'après le système du ministère. 11

§ 8. Probabilités d'une perturbation générale occasionnée par les chemins de fer entrepris d'après le système du ministère. 12

§ 9. Inconvénients et dangers de l'intervention du ministère dans le choix des tracés et dans la direction des travaux des chemins de fer. 13

§ 10. Influence féconde et miraculeuse de l'exécution exclusive des travaux publics par de véritables associations. 14

§ 11. Des oppositions et des opposants à l'exécution, par des compagnies, des chemins de fer et autres travaux publics. 16

§ 12. Résumé des désastres que recèle la loi sur les chemins de fer telle qu'elle est proposée par le ministère et par la commission. 18

CHAPITRE II. — Des chemins de fer en France et de l'avenir de la jeunesse intelligente et laborieuse. 20

§ 1^er^. Dénombrement, situation et avenir actuel de la jeunesse intelligente et laborieuse des contrées rurales, dépouillée des droits de la Charte par les abus de la centralisation. 20

Pages.

§ 2. Influence du système d'exécution des chemins de fer, par l'État, sur le sort et l'avenir des classes intelligentes et laborieuses. 24

§ 3. Influence de l'exécution des entreprises de chemins de fer par de véritables associations sur l'avenir des classes intelligentes et laborieuses. 28

CHAPITRE III. — Des chemins de fer en Angleterre. 31

§ 1er. Combinaisons politiques. 31

§ 2. Chemins de fer en Angleterre pour le transport des personnes, depuis 1827. 35

Longueur, dépenses et revenus des chemins de fer en Angleterre, au 1er janvier 1842. 35

Observations particulières sur les chemins de fer de la Grande-Bretagne, compris dans le tableau. 36

§ 3. Observations sur les autres chemins de fer de la Grande-Bretagne, et sur leur influence. 38

Résumé et conséquence de la législation des chemins de fer en Angleterre. 41

CHAPITRE IV. — Chemins de fer en Belgique. 42

§ 1er. Combinaisons commerciales. 42

Résumé et conséquences de la législation des chemins de fer en Belgique. 48

§ 2. Longueurs et dépenses des chemins de fer en Belgique en 1840. 49

Remarques sur le tableau précédent. 50

§ 3. Dépenses et recettes des chemins de fer de la Belgique, et nombre des voyageurs. 50

§ 4. Causes du déficit des recettes des chemins de fer de la Belgique. 52

§ 5. Réflexions sur le système d'exécution et sur les tarifs des chemins de fer de la Belgique. 53

CHAPITRE V. — Chemins de fer en Allemagne et dans le Nord. 55

§ 1er. Considérations militaires. 55

§ 2. Tableau des chemins de fer, achevés, en construction ou en projets, en Allemagne et dans le Nord. Longueurs et dépenses présumées. Mode d'exécution. 59

Suite du tableau des chemins de fer d'Allemagne et du Nord. 60

§ 3. Remarques sur les tableaux précédents. 61

Considérations sur les entreprises de chemins de fer exécutés en Allemagne et dans le Nord. 62

§ 4. Clauses des contrats des compagnies concessionnaires en Allemagne. . . 64

§ 5. Du prix des travaux en Allemagne et des tarifs des chemins de fer. . . . 65

Tarif moyen de ces quatre chemins par kilomètre. 66

§ 6. Encouragements donnés aux compagnies de chemins de fer par le gouvernement allemand. 67

§ 7. De la législation des chemins de fer et des dispositions à ordonner pour prévenir de grandes catastrophes. 67

a). Dispositions réglementaires. 69

b). Élargissement de la voie. 69

c). Pénalité contre les délinquants et les criminels occasionnant des blessures ou la mort des voyageurs par la dégradation du chemin ou le dépôt d'un obstacle. — Législation prussienne. 70

Pages.

Législation anglaise. 71
CHAPITRE VI. — Chemins de fer et canaux aux États-Unis d'Amérique. — Considérations financières. 72
§ 1er. Tableau de l'étendue, de la population et des dettes de huit États. . . . 73
§ 2. Remarques sur les données du tableau. 73
§ 3. Remarques générales sur l'influence financière des dépenses en chemins de fer, entrepris par les États de l'Union. 77
§ 4. Enseignements pour la France du résultat des entreprises de chemins de fer exécutés directement par les États de l'Union. 78
CHAPITRE VII. — Comparaison de l'étendue des chemins de fer en France et dans les autres États, et résultats de ces différences. 80
§ 1. Longueur des chemins de fer achevés ou en construction en France . . . 80
§ 2. Tableau de comparaison de la population, de la longueur des chemins de fer achevés ou en construction, et de l'étendue par habitant. 81
§ 3. Remarques sur ces tableaux. 81
§ 4. Angleterre. 83
§ 5. Royaume de Belgique. 84
§ 6. Pays-Bas. 85
§ 7. Allemagne. 85
§ 8. Chemins de fer en France. 86
§ 9. Résumé et conclusion du sixième mémoire. 88

PIÈCES A L'APPUI DU SIXIÈME MÉMOIRE.

Amendement présenté sur le projet de loi relatif à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, par M. J. Cordier, député du Jura. 93
Discours de M. J. Cordier, député du Jura, prononcé dans la discussion du projet de loi relatif à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer. (*Séance du 28 avril 1842.*). 96
Motifs à l'appui de l'amendement 96
Comparaison des deux systèmes absolus pour l'exécution des chemins de fer. — Direction des travaux et durée de leur exécution. 98
Différences dans les dépenses. 99
Influence contraire des deux systèmes sur l'avenir de la jeunesse intelligente et laborieuse. 100
Influence des deux systèmes sur l'avenir des ingénieurs des ponts et chaussées. 100
Comparaison des deux systèmes sous le rapport de l'économie politique. . . . 101
Comparaison de la situation des empires régis par les législations contraires de travaux publics. 101
Influence contraire des deux systèmes sur l'avenir des départements en montagnes. 102
Comparaison des deux systèmes sous le rapport de la science mécanique. . . . 103
Influence contraire des deux systèmes sur les Chambres. 103
Système mixte, ou du concours de l'État et des compagnies. 104
Conclusions. 105

SEPTIÈME MÉMOIRE.

Projets des canaux de jonction de la mer Rouge à la Méditerranée et des barrages du Nil. — Considérations générales.

Pages

CHAPITRE Ier. 112
§ 1er. Des anciens canaux de navigation de l'Égypte. 112
§ 2. Les premiers ouvrages sur le Nil, sont-ils d'une date antérieure, contemporaine ou postérieure à celle des travaux des Pyramides ? 113
§ 3. De l'ancien canal de la mer Rouge au Caire et à la Méditerranée. 113
§ 4. Opinions des anciens historiens et remarques sur leurs conjectures. . . . 114
§ 5. Examen des opinions des anciens historiens. 122
CHAPITRE II. — Nivellement de l'ancien canal. 127
§ 1er. Nivellements et opérations des ingénieurs français de l'expédition d'Égypte. 127
§ 2. Nivellement de Suez, sur la mer Rouge, à Tinéh, sur la Méditerranée. . 128
§ 3. Nivellement de Suez au Caire. 129
§ 4. Résumé des nivellements. 131
Le Nil au Mégyas au Caire. 131
Pente de Suez au Caire. 131
Pente du Nil du Caire à Suez. 131
Nivellement de la vallée du Nil du Mégyas à la grande pyramide de Djyzéh. 132
CHAPITRE III. — Preuves par les faits et par induction, et causes de l'élévation de la mer Rouge sur la Méditerranée. 132
§ 1er. Résultats des ingénieurs français. 132
§ 2. Preuve par tradition. 133
§ 3. Preuve par la topographie du pays. 134
§ 4. Preuve par les bancs salins de gypse et de sel. 135
CHAPITRE IV. — Explication théorique de la surélévation du niveau de la mer Rouge sur celui de la Méditerranée. 136
§ 1er. Preuve tirée de la dilatation de l'eau. 136
§ 2. Preuve tirée de l'action des vents constants du sud en hiver. 138
§ 3. Preuve tirée de l'attraction des montagnes. 139
§ 4. Conclusion des chapitres III et IV. 141
CHAPITRE V. — Explication des projets proposés de la communication des deux mers. 142
§ 1er. Du grand canal du Caire à Suez. 142
§ 2. Grand canal de Suez à Péluse. 144
§ 3. Du port de Tinéh, en avant de Péluse. 147
CHAPITRE VI. — Des barrages du Nil pour assurer la navigation de ses bras, les irrigations des campagnes et la salubrité des rives de la Méditerranée. . 149
§ 1. État actuel des bras du Nil, et de leur embouchure dans la Méditerranée, et conséquences de cet état. 149
§ 2. Barrages sur les branches du Nil. 150
§ 3. Du mode de construction et des dépenses des barrages du Nil. 152
CHAPITRE VII. — Desséchement des lacs du littoral de la mer. — Assainissement de l'Égypte. — Culture des polders égyptiens. 156
§ 1er. Desséchement des grands lacs d'Égypte. 156

Pages.

§ 2. Des machines à feu pour l'épuisement des eaux des lacs. 159
§ 3. Assainissement de l'Égypte. 159
§ 4. Culture des polders égyptiens. 159
CHAPITRE VIII. — Avantages du canal maritime de Suez à Péluse. 161
Tableau des distances en lieues de 4,000 mètres des ports d'Europe et d'Amérique aux ports des Indes orientales par le canal de Suez et par l'Atlantique. 163
CHAPITRE IX. — L'ouverture et la libre navigation du canal maritime de Suez à Péluse doit être la base du droit public des nations. 164
§ 1er. Considérations commerciales. 164
§ 2. Royaume de France. 165
§ 3. La Grande-Bretagne. 166
§ 4. Les Pays-Bas. 166
§ 5. La Russie. 167
§ 6. L'Espagne. 167
§ 7. Le Portugal 168
§ 8. Le Danemark. 168
§ 9. L'empire ottoman. 168
§ 10. Considérations politiques. 168
§ 11. Motifs politiques du vice-roi d'Égypte de souhaiter le canal maritime. . . 169
§ 12. Motifs politiques du grand sultan d'autoriser le canal maritime. 171
§ 13. Motifs politiques des autres nations d'encourager l'exécution du canal maritime. 171
CHAPITRE X. — Évaluation des dépenses de l'entreprise du canal maritime de Suez à Péluse, et de l'établissement des deux ports. 173
§ 1er. Canal du Caire à Suez. 173
§ 2. Canal maritime de Suez à Péluse. 174
§ 3. Port de Suez. 174
§ 4. Port en avant de Péluse. 174
§ 5. Postes militaires. 175
§ 6. Bâtiments à vapeur employés par l'association. 175
§ 7. Dépenses imprévues de toute nature. 175
§ 8. Dépenses totales. 176
CHAPITRE XI. — Concessions faites à la compagnie par le gouvernement ottoman, sous la garantie des puissances d'Europe. 176
§ 1er. Principales clauses du traité. 176
§ 2. Revenus probables du canal. 177
§ 3. Dépenses annuelles. 177
CHAPITRE XII. — Organisation et siége de la compagnie et création d'un capital. — Garantie des intérêts. 178
§ 1er. Organisation et siége de la compagnie. 178
§ 2. Création du capital et garantie de l'intérêt. 179
§ 3. De l'administration de la compagnie. 180
§ 4. Organisation provisoire de la compagnie. 181
CHAPITRE XIII. — Réfutation des objections contre le projet du canal maritime. . . 182

Pages.

§ 1er. Les sables du désert encombreraient le canal. 182
§ 2. Il paraît impossible d'exécuter un aussi grand travail dans un désert de 35 lieues de longueur et d'une largeur indéfinie du côté de l'Arabie. . 183
§ 3. Les ports de Suez et de Péluse ne seront pas accessibles aux grands vaisseaux des Indes. 184

Résumé et conclusion du septième mémoire sur les travaux publics.

Canaux de jonction de la mer Rouge à la Méditerranée, et colonie européenne sur les rives de ces canaux. — Résumé. 186
Conclusion. 191
Note 1re à l'appui du septième mémoire. 193
§ 1er. Transport de la houille. 193
§ 2. Transport des marchandises. 194
§ 3. Vaisseaux de guerre 195
Note 2e. 196
Note 3e. Navigation dans les mers des Indes orientales et de l'Asie. 196

HUITIÈME MÉMOIRE.

Travaux de desséchement du lac de Haarlem, et projet d'un grand canal et d'un port à Zandvoord.

CHAPITRE Ier. — Considérations générales sur le royaume des Pays-Bas. 199
CHAPITRE II. — Analyse de la notice sur le desséchement du lac de Haarlem, qui m'a été remise par M. le comte de Fagel, ambassadeur des Pays-Bas en France. 203
§ 1er. Annotations historiques. 203
§ 2. Circonstances locales et faits relatifs au desséchement du lac de Haarlem. 207
§ 3. Force motrice des machines hydrauliques à employer au desséchement du lac de Haarlem. 214
CHAPITRE III. — Utilité d'un nouveau canal d'Amsterdam à la mer du Nord et d'un port à l'embouchure de ce canal. 217
§ 1er. Amsterdam. 217
§ 2. Explication du projet du canal et du port de Zandvoord. 218
§ 3. Action des écluses de chasse, pour dépenser les eaux du canal considéré comme réservoir, et pour creuser un chenal à l'entrée du port. . . . 221
§ 4. Avantages agricoles du grand canal et du port de Zandvoord. 222
§ 5. Avantages financiers du grand canal et du port de Zandvoord. 224
§ 6. Avantages militaires du grand canal et du port de Zandvoord. 225
§ 7. Avantages d'ordre public et d'avenir procurés par le grand canal et le port de Zandvoord. 225
§ 8. Avantages pour le souverain de l'établissement du grand canal et du port de Zandvoord. 226
§ 9. Le canal et le port de Zandvoord seraient plus utiles qu'un autre canal d'Amsterdam à la mer du Nord par le Hetye et Viker-Meer. 227
CHAPITRE IV. — Application à la France des documents relatifs aux grands travaux entrepris dans les Pays-Bas. 228

Pages.

§ 1er. Avantages réciproques des prospérités des deux royaumes. 228
§ 2. Application à la France des syndicats de desséchement, établis dans les Pays-Bas. 230
§ 3. Direction de l'entreprise du desséchement de la mer de Haarlem. 231

NEUVIÈME MÉMOIRE.

Législation, administration et situation des travaux publics de la confédération des vingt-trois cantons suisses, et des États voisins ; et recherches sur les conséquences des systèmes différents de législation et d'administration des travaux publics dans le département du Jura.

Discours préliminaire. 235
Tableau des 23 cantons de la confédération suisse. — Époques des associations, alliances, dédoublements des cantons, étendues, populations, revenus, contingents fédéraux et des cantons en 1842. 247

TRAVAUX PUBLICS EN SUISSE.

CHAPITRE Ier. — Grande route du Simplon exécutée par les ingénieurs français. . . 249
Conséquences des travaux du Simplon. 267
Chaussée à la Mac-Adam. 269
CHAPITRE II. — Grandes routes et grands ponts des cantons suisses. 270
§ 1er. Grandes routes des cantons suisses. 270
§ 2. Du système d'entretien des grandes routes. 273
§ 3. Droits de barrière sur les grandes routes et sur les ponts. 274
§ 4. Grands ponts. 275
§ 5. Remarques sur le système d'entretien des grandes routes et des grands ponts en Suisse. 278
CHAPITRE III. — Monuments d'utilité publique. — Colléges, écoles, bibliothèques, arsenaux, hôpitaux, églises, musées, maisons pénitentiaires, hospices, églises et temples. 280
§ 1er. Monuments d'utilité publique. 280
§ 2. Colléges en Suisse. 281
§ 3. Bibliothèques publiques et archives. 283
§ 4. Arsenaux, écoles militaires et organisation de l'armée. 284
§ 5. Hôpitaux, hospices, maisons de secours. 285
§ 6. Églises, temples. 286
§ 7. Musées. 287
§ 8. Maisons pénitentiaires. 288
CHAPITRE IV. — Conséquences des institutions administratives cantonales. 290
§ 1er. Considérations générales. 290
§ 2. Économie dans les dépenses publiques. 291
§ 3. Premières conséquences de l'économie dans les dépenses publiques. — Bas prix des produits. — Prospérité des fabriques. 292
§ 4. Autre conséquence de l'économie dans les dépenses publiques. — Accumulation des capitaux. 293
§ 5. Influence de l'accumulation des capitaux sur les progrès de l'agriculture. 294

Pages.

§ 6. Influence de l'accumulation des capitaux sur la création et les prospérités des fabriques en Suisse. 295
§ 7. Influence des capitaux suisses sur l'extension de la puissance fédérale. . 298
§ 8. Influence de l'accumulation des capitaux suisses sur le nombre des voyageurs qui visitent les cantons. 299
§ 9. Influence des institutions cantonales sur le nombre des savants et les hommes célèbres de la Suisse. 299
§ 10. Influence des institutions suisses sur la perpétuité des familles, des fortunes privées et du gouvernement fédéral. 301
§ 11. Les institutions cantonales et fédérales de la Suisse sont des conséquences forcées de la variété du sol, du climat, des mœurs et du caractère des populations des 22 cantons suisses. 304
§ 12. Conséquences pour la Suisse d'un gouvernement de centralisation absolue substituée à une administration cantonale. 307
CHAPITRE V.—Résultats comparatifs de deux administrations différentes; l'une, provinciale et indépendante; l'autre, centralisée et absolue.—Exemples: Le département du Jura avant et depuis la conquête et la révolution de 1789; la confédération des vingt-trois cantons suisses. 308
§ 1er. Considérations générales. 308
§ 2. Institutions et administration municipale des villes du Jura dans les derniers siècles, avant et depuis la conquête, et jusqu'en 1789. 310
§ 3. Institutions militaires en Franche Comté, dans les derniers siècles et jusqu'en 1789. 317
§ 4. Remarques sur les institutions du Jura avant et depuis la conquête et jusqu'en 1789. 318
§ 5. Influence des nouvelles institutions, depuis 1789, dans le département du Jura. 320
§ 6. Situation actuelle du département du Jura, par l'influence de la centralisation administrative. 322
CHAPITRE VI. — Propositions de réforme. 324
§ 1er. Administration municipale et départementale. 324
§ 2. Grandes routes, canaux, travaux publics. 324
§ 3. Milices, arsenaux. 325
§ 4. Instruction publique. 325
§ 5. Cultes religieux. 325
§ 6. Finances. 325
§ 7. Justice. 326
CONCLUSION. 326

FIN DE LA TABLE.

PARIS. — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
IMPRIMEURS DE L'UNIVERSITÉ ROYALE DE FRANCE,
Rue Racine, 28, près de l'Odéon.

PIÈCES A L'APPUI

DES

MÉMOIRES DU TOME II.

COMPARAISON DES BUDGETS

DE LA VILLE ET DU CANTON DE GENÈVE,

DES CANTONS DE VAUD, BERNE, BALE, SAINT-GALL, ETC.;

AVEC LES BUDGETS

DE LA VILLE DE LONS-LE-SAUNIER, DU DÉPARTEMENT DU JURA,

ET DE LA FRANCE.

TABLEAUX A et A *bis*.

BUDGET

DE

LA VILLE DE GENÈVE.

EXERCICE 1841.

ET

BUDGET

DES RECETTES ET DÉPENSES

DE LA SOCIÉTÉ ÉCONOMIQUE DE GENÈVE.

EXERCICE 1840.

TABLEAU A.

BUDGET DE LA VILLE DE GENÈVE.

DÉPENSES.

N° du Budget.	INDICATION DES DÉPENSES.	A L'ORDINAIRE.	A L'EXTRA-ORDINAIRE.	TOTAUX.
		francs.	francs.	francs.
1	Intérêts des dettes et rentes viagères.	. . . . .	25,247	25,247
2	Pensions de retraite et indemnités.	2,531	. . . . .	2,531
3	Administration.	5,600	. . . . .	11,376
4	Traitements des employés du bureau de garantie.	5,776		
	INSTRUCTION ET ENCOURAGEMENT.			
5	École primaire catholique.	796		
6	Bibliothèque publique.	4,690		
7	Musée académique.	7,740		
8	Jardin et Conservatoire botaniques.	4,615		
9	École des beaux-arts.	3,930	1,400	38,228
10	École industrielle.	2,650		
11	Écoles d'horlogerie.	3,040	3,000	
12	Gymnastique.	100		
13	Société des arts.	3,700	167	
14	Exercices de la carabine, de la navigation, etc.	2,400		
	TRAVAUX PUBLICS.			
15	Machine hydraulique et fontaines.	9,350		
16	Pavés.	15,000		
17	Chambre des travaux publics.	5,300		
18	Travaux publics et promenades.	13,200	12,500	
19	Pont des Bergues.	5,000		105,650
	Réserve pour la construction d'une nouvelle machine hydraulique.	. . . . .	28,300	
	Fortifications.	. . . . .	10,500	
	Élargissement et réparation de quelques rues.	. . . . .	1,000	
20	Bâtiments municipaux et horloges.	5,500		
	POLICE.			
21	Police.	13,000		
22	Propreté de la ville.	6,400		
23	Éclairage de la ville.	38,000		69,740
24	Pompes à incendie.	7,300	1,300	
25	Corps de garde de la ville.	3,740		
	FRAIS DE PERCEPTION.			
26	Octroi.	24,700		
27	Pêche du Rhône.	3,900		29,600
28	Perceptions diverses.	1,000		
29	Imprévu et salle de spectacle.	7,500	7,000	14,500
	TOTAUX.	206,458	90,414	296,872

1841. **Population, 29,000 habitants.**

RECETTES.

N° du Budget.	INDICATION DES RECETTES.	PRODUIT BRUT.
		francs.
1	Octroi.	240,000
2	Permissions de séjour et de domicile.	15,000
3	Pêche du Rhône.	5,000
4	Loyers divers.	15,000
5	Taxes sur les auberges, cafés, cabarets.	11,000
6	Places louées sur le chantier au bois.	3,500
7	Abonnements pour les fontaines particulières.	1,400
8	Ferme des boues.	1,275
9	Poids à bascule (prix de la ferme).	1,250
10	Produit des expéditions des actes civils.	300
11	Cinq pour cent de l'impôt foncier.	3,150
	TOTAL des recettes.	296,875
	TOTAL des dépenses.	296,872
	EXCÉDANT présumé des recettes sur les dépenses.	3

Nota. — Les sommes sont portées en francs et centimes. Le canton de Genève a adopté le système monétaire français. Ainsi un franc à Genève est un franc de France.

TABL. A *bis*. COMPTE RENDU AU CONSEIL D'ÉTAT DE GENÈVE

DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DE LA SOCIÉTÉ ÉCONOMIQUE DE LA VILLE DE GENÈVE.

Exercice de 1840.

	RECETTES.	fr. c.	fr. c.
INTÉRÊTS.	Des titres et créances.	85,115 88	
	Des fonds de la Caisse d'Escompte.	15,657 55	103,618 25
	Produit net de la Caisse des Consignations (1).	2,845 22	
LOYERS.	Des immeubles et emplacements locatifs.	71,317 08	
	Des places louées dans les temples de la Fusterie et de l'Auditoire.	668 02	71,985 10
	TOTAL des recettes.		175,603 35
	DÉPENSES DU CULTE.		
TRAITEMENTS.	Des pasteurs de la ville et des paroisses rurales : portion restée à la charge de la Société Économique selon la convention passée le 14 mai 1834 avec le Conseil d'État.		42,267 70
	De 4 chantres à la ville, 1 dit à Gy, et indemnité de logement à celui de Saint-Gervais.		2,560 »
	De 5 organistes; entretien et réparations des orgues.		2,404 »
	De 5 marguilliers à la ville, 24 sonneurs à la campagne, et remontage d'horloges à Chêne et à Satigny.		3,017 10
FRAIS DIVERS.	Indemnité de logement à 4 pasteurs de la campagne.	2,756 »	
	Allocation au Vénérable Consistoire pour salaire des surveillants d'églises, frais de bureaux, etc.	1,207 70	5,585 10
	Communions, consécrations, chauffage du Consistoire, etc.	1,621 40	
BATIMENTS.	Entretien et réparation des temples, clochers, presbytères.		12,264 05
	Total des dépenses du culte.		68,098 05
	DÉPENSES DE L'INSTRUCTION.		
TRAITEMENTS.	Des professeurs de l'Académie et des régents du collége; portion restée à la charge de la Société Économique, selon la convention passée avec le Conseil d'État.	33,433 85	
	Portion du traitement des régents de la campagne, *même convention*.	5,243 05	38,676 90
	Autre portion du traitement des régents de la campagne dont la Chambre des Comptes fait les avances, et que la Société Économique lui rembourse.	5,220 »	
	A déduire : Versements de la Vénérable Compagnie à raison de ce qu'elle payait précédemment aux régents de la campagne pour fonctions relatives au culte.	600 »	4,620 »
	Portion du traitement des directeurs de l'école du dessin.		1,200 »
FRAIS DIVERS.	Indemnités de logement.	208 »	
	Chauffage du collége.	509 95	
	Idem des écoles de la campagne.	1.119 »	3,261 55
	Allocation annuelle à la direction de la bibliothèque publique.	1,384 60	
	Entretien de l'horloge du collége, etc.	40 »	
BATIMENTS.	Entretien et réparation des écoles de la campagne.	2,331 20	
	Idem du collége et de la bibliothèque.	722 30	3,743 »
	Dépenses communes aux divers bâtiments de l'instruction.	689 50	
	Total des dépenses de l'instruction.		51,501 45

(1) Les dépôts existant à la Caisse des Consignations, au 31 décembre 1839, s'élevaient à. . Fr. 121,834 58
Dépôts reçus en 1840. . . . . — 185,118 30 } Fr. 306,952 88
A déduire : les remboursements effectués en 1840. . . . . — 194,450 02

Il reste à la Caisse des Consignations, au 31 décembre 1840. . . . . Fr. 112,502 86

DÉPENSES GÉNÉRALES.

				fr.	c.	fr.	c.
BATIMENTS LOCATIFS.	Réparations et entretien.			. . . . .		16,586	90
CONTRIBUTIONS.	Impôt foncier et chemins vicinaux.			1,481	78	2,181	16
	Assurance cantonale.			699	42		
FRAIS D'ADMINISTRATION.	Honoraires des employés.	Fr. 7,575	65	8,827	27		
	Chauffage, éclairage, papiers, registres, impressions, etc.	— 1,251	62				
	A déduire : Bonifié par la Caisse d'Escompte pour le service de son bureau.	Fr. 1,171	15	1,771	15		
	Frais de bureaux attribués à la Caisse des Consignations.	— 600	»				
	Reste à.			. . . . .		7,056	12
DÉPENSES CASUELLES.	Frais d'actes et de levée de plans.			. . . . .		322	49
PENSIONS.	A quatre titulaires (1).			. . . . .		3,621	77
	Total des dépenses générales.			. . . . .		29,768	44

RÉSUMÉ SOMMAIRE

DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXERCICE DE 1840.

RECETTES.	Intérêts.	103,618	25	175,603 35
	Loyers.	71,985	10	
DÉPENSES.	Du culte.	68,098	04	149,867 93
	De l'instruction.	51,501	45	
	Générales.	29,768	44	
	Excédant.	. . . . .		26,235 42
	A déduire :			
SOLDES D'EXERCICES ANTÉRIEURS.	Déficit sur les exercices antérieurs.	. . . . .		16,379 59
	Reliquat au crédit du compte de *Soldes des Exercices.*	. . . . .		9,855 83

(1) Le décès de deux titulaires, dans le mois de septembre dernier, n'apporte pour cet exercice qu'une légère diminution dans ce chapitre de dépense, parce que la Société Économique a accordé à la veuve de l'un d'eux la pension du quatrième trimestre.

BUDGET

DES DÉPENSES ET DES RECETTES

DU CANTON DE GENÈVE.

EXERCICE 1841.

Note. — Les sommes sont en francs de France.

TABLEAU B. *BUDGET du Canton de Genève.* **Population: 58,666 habitants.**

SECTIONS.	N° du Budget.	CHAPITRES DE DÉPENSE.	DÉPENSES ORDINAIRES.	DÉPENSES EXTRA-ORDINAIRES.	TOTAUX.
			francs.	francs.	francs.
DETTES.	1	Intérêts à payer aux communes.	6,500	. . . . .	7,500
	2	Intérêts des cautionnements des employés de l'État.	1,000	. . . . .	
PENSIONS.	3	Pensions à divers anciens employés et anciens militaires.	11,735	. . . . .	11,735
DÉPENSES FÉDÉRALES.	4	Frais de députation à la Diète.	5,000	. . . . .	13,450
	5	Contingent du Canton dans les frais fédéraux. . . .	8,450	. . . . .	
ADMINISTRATION et ORDRE JUDICIAIRE.	6	Frais d'administration.	62,760	. . . . .	154,964
	7	Fêtes et cérémonies.	3,000	. . . . .	
	8	Chambre des Tutelles pour frais divers.	1,400	. . . . .	
	9	Ordre judiciaire.	38,588	. . . . .	
	10	Frais de justice payés par l'État ou avancés par la direction de l'enregistrement.	16,500	. . . . .	
	11	Frais divers pour les corps administratifs et judiciaires.	30,000	. . . . .	
	12	Mémorial des séances du Conseil représentatif. . .	3,400	. . . . .	
CULTE. (*) Rétablissez cette somme pour avoir la dépense réelle.	13	Frais du culte protestant. . . . . fr. 64,840 »			80,772
		Part de la Société Économique (*Convention du 14 mai 1834*). — 42,268(*)»			
		Reste à la charge du Canton. . fr. 22,572 »	22,572	. . . . .	
	14	Frais du culte catholique.	43,200	. . . . .	
		Secours aux communes pour la construction de presbytères et d'églises.	. . . . .	15,000	
INSTRUCTION PUBLIQUE. (*) Même observation que ci-dessus.	15	Conseil d'Instruction publique.	1,600	. . . . .	117,065
		ÉTABLISSEMENTS GÉNÉRAUX DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.			
	16	Académie. . . . . fr. 47,204 »			
	17	Colléges.			
		a Collége de Genève. fr. 33,207			
		b Collége de Carouge. — 5,710			
		c Dépenses communes aux deux colléges. . . . . — 1,900 — 40,817 »			
	18	Écoles primaires. . . . . — 36,084 »			
		Dépense totale des établissements généraux. . . . . — 124,105 »			
		Part de la Société Economique (*Convention du 14 mai 1834*). — 38,677(*)»			
		Reste à la charge du Canton. . fr. 85,428 »	85,428	. . . . .	
		Collége de Genève, indemnités à quelques Régents.	. . . . .	6,980	
	19	Académie et Collége de Genève; fonds de retraite.	2,300	. . . . .	
		ÉTABLISSEMENT AUXILIAIRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.			
	20	Observatoire.	2,320	. . . . .	
		ÉTABLISSEMENTS SPÉCIAUX DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.			
	21	École des Beaux-Arts. . . . . fr. 2,080 »			
	22	École Industrielle. . . . . — 5,000 »			
	23	Instruction d'enfants sourds-muets. . — 2,400 »	11,404	. . . . .	
	24	Instruction de sages-femmes. . . . . — 1,000 »			
	25	Manége. . . . . — 924 »			
	26	Loyer de la partie de l'Hôtel du Musée destinée à l'enseignement académique.	3,000	. . . . .	
	27	Société des Arts (*Allocation à la Classe d'Agriculture*).	2,300	. . . . .	
		Idem (*Allocation à la Classe d'Industrie*).	. . . . .	333	
	28	Société cantonale de physique et d'histoire naturelle.	1,400	. . . . .	
		Totaux reportés à la page suivante. . . . fr.	363,173	22,313	385,486

Suite du Budget du Canton de Genève.

SECTIONS.	N° du Budget.	CHAPITRES DE DÉPENSE.	DÉPENSES ORDINAIRES.	DÉPENSES EXTRA-ORDINAIRES.	TOTAUX.
			francs.	francs.	francs.
		Reports de ci-derrière.	363,173	22,313	385,486
MILITAIRE.	29	Milice.	105,991	2,000	261,509
	30	Artillerie et arsenaux.	3,390	. . . . .	
	31	Bâtiments militaires.	9,268	3,619	
	32	Fortifications.	3,090	1,500	
		Fortifications (*Loi du 4 juillet* 1834).	. . . . .	9,000	
	33	Garde soldée.	123,840	. . . . .	
TRAVAUX PUBLICS.	34	Chambre des Travaux publics.	11,612	. . . . .	160,798
	35	Travaux publics ordinaires.	5,000	. . . . .	
		Carte du Canton.	. . . . .	1,000	
		Etablissement d'une horloge dans la cour de l'Hôtel de Ville.	. . . . .	1,100	
		Somme à porter en réserve pour la reconstruction de la Maison de Détention.	. . . . .	50,000	
	36	Traitement de M. le colonel Dufour, ingénieur du Canton.	4,616	. . . . .	
	37	Grandes routes.	52,700	10,000	
	38	Cinq pour cent de l'impôt foncier alloué à la ville de Genève et aux communes rurales.	6,270	. . . . .	
		Somme à la disposition du Conseil d'État pour aider les communes rurales dans des ouvrages extraordinaires.	. . . . .	9,500	
		Somme à la disposition du Conseil d'État pour aider les communes dans la construction de bâtiments d'écoles.	. . . . .	6,000	
		Allocation pour la construction d'un pont sur la London à Maival.	. . . . .	3,000	
POLICE.	39	Frais de police.	9,000	. . . . .	111,691
	40	Frais de la Chambre des Étrangers.	14,000	. . . . .	
	41	Prison pénitentiaire.	29,200	865	
	42	Maison de détention.	19,200	. . . . .	
	43	Dépenses communes aux deux prisons.	2,776	. . . . .	
	44	Gardes champêtres.	24,300	. . . . .	
	45	Postes militaires extérieurs.	4,000	. . . . .	
	46	Frais pour la vérification des décès dans les communes rurales.	1,600	. . . . .	
	47	Frais de vaccination.	1,800	. . . . .	
	48	Frais relatifs aux épizooties.	950	. . . . .	
		Frais relatifs à l'établissement des aliénés.	. . . . .	4,000	
FRAIS de PERCEPTION et de RÉGIE.	49	Enregistrement, timbre, etc., etc.	13,400	. . . . .	112,600
	50	Poste aux lettres.	40,200	. . . . .	
	51	Douanes.	23,000	. . . . .	
	52	Régie du sel.	13,500	. . . . .	
	53	Droit de passage aux portes de la ville.	8,500	. . . . .	
	54	Frais du contrôle des contributions directes. . . .	5,700	. . . . .	
	55	Frais de recouvrement des contributions directes. .	7,100	. . . . .	
	56	Frais de perceptions diverses.	1,200	. . . . .	
DÉPENSES DIVERSES.	57	Recueil des lois.	1,200	. . . . .	61,800
		Retrait de l'ancien billon.	. . . . .	30,000	
		Cadastre (*Loi du 1er février* 1841).	. . . . .	5,600	
	58	Dépenses imprévues.	25,000	. . . . .	
		Totaux des dépenses. . . . Francs.	934,896	159,488	1,093,884

Suite du Budget du Canton de Genève.

N° du Budget.	CHAPITRES DE RECETTE.	RECETTES NETTES.	FRAIS.	RECETTES BRUTES.
		francs.	francs.	francs.
1	Enregistrement, timbre, hypothèques, permis de chasse et de pêche. .	372,600	13,400	386,000
2	Poste aux lettres.	69,800	40,200	110,000
3	Douane cantonale.	54,000	23,000	77,000
4	Huit pour cent du produit de la douane fédérale.	4,000	. . . . .	4,000
5	Vente du sel.	76,500	13,500	90,000
6	Taxe des gardes.	85,000	. . . . .	85,000
7	Droit de passage aux portes de la ville de Genève.	10,500	8,500	19,000
8	Contribution foncière.			125,480
9	Droit d'inscription.			16,000
10	Taxe personnelle.	172,180	12,800	13,000
11	Taxe sur les domestiques.			19,000
12	Taxe sur les voitures.			6,500
13	Taxe sur les billards.			5,000
14	Vente de la poudre à canon.	500	1,000	1,500
15	Fermes et loyers.	5,645	200	5,845
16	Produits des droits de la Chancellerie.	1,500	. . . . .	1,500
17	Partie du produit des permissions de séjour, égale aux frais de la Chambre des Etrangers.	14,000	. . . . .	14,000
A	Intérêts présumés des fonds en caisse.	5,000	. . . . .	5,000
B	Produit du travail des détenus de la prison pénitentiaire.	5,500	. . . . .	5,500
	Total des recettes.	. . . . .	. . . . .	989,325
	Excédant présumé des Dépenses sur les Recettes (à prendre, s'il y a lieu, sur le compte intitulé : *Résultats des exercices clôturés*, ouvert par arrêté du 7 décembre 1840, et soldant à la dite date par la somme totale de fr. 151,563. 65).	. . . . .	. . . . .	104,559
	Somme égale au montant présumé des dépenses.	. . . . .	. . . . .	1,093,884

TABLEAU C.

BUDGET

DU CANTON DE VAUD.

EXERCICE 1842.

Tableau C. *BUDGET du Canton de Vaud.* **Population : 183,582 habitants.**

RECETTE POUR 1842.

		FRANCS de FRANCE.
Domaines et bâtiments.	Ceux administrés par l'État. . . . . Fr. 3,000	12,000
	Ceux annexés aux cures. 9,000	
Forêts cantonales.		105,000
Salines.		33,000
Commerce du sel.		36,000
Intérêts du rentier.		46,500
Permis de chasse.		10,500
Ferme de la pêche.		5,250
Postes et messageries.		192,000
Péages.		220,500
Commerce de la poudre à canon.		18,000
Impôt foncier.	Le 2 $\frac{1}{3}$ pour 1000 sur les fonds.	570,000
	Le 1 pour 1000 sur les bâtiments.	
Droit de mutation.		487,500
Droit de timbre.		90,000
Impôt sur la vente en détail des boissons.		120,000
Impôt sur les chevaux, voitures et billards.		18,000
Permis, patentes et concessions.		49,500
Impôt sur les chiens et recettes diverses.		15,000
Sommaire des Recettes.		2,352,750

Suite du Budget du Canton de Vaud pour l'année 1849.

DÉPENSE.

1re Division. ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

		francs.	francs.	francs.
GRAND CONSEIL.	Indemnités aux membres du grand conseil.	18,000		
	Bureau, personnel et matériel.	1,950		
	Frais pour transport de commissions.	750	29,700	
	Objets mobiliers.	»		
	Autres frais, bulletin des séances, etc.	9,000		
CONSEIL D'ÉTAT.	Indemnités aux membres du Conseil-d'État.	32,400		
	Personnel — Employés ordinaires.	84,400		
	Personnel — Employés surnuméraires, y compris les remplacements pour absences obligées ou maladies.	4,500		
	Bureaux. — Matériel autre que le magasin de papier, impressions, etc.	22,500		
	Bureaux. — Magasin de papier et fournitures de bureaux.	10,500		
	Objets mobiliers.	750	188,550	
	Salaire des huissiers du Conseil d'État.	6,000.		
	Salaire du concierge de la maison cantonale.	1,500		
Préfectures, y compris les frais de bureaux et les huissiers.		34,050		
Traitement fixe des receveurs, 14,500 fr. ; leur provision pour quelques encaissements, 2,500 fr., en vertu du décret du 27 décembre 1838.		25,500		
Commissions législatives.		4,500		
Frais de voyages et missions pour l'Administration générale.		750		
Frais divers.		1,200		
	Sommaire pour l'Administration générale.	.....	.....	218,250

2e Division. DÉPARTEMENT DE JUSTICE ET POLICE.

JUSTICE.	Personnel de l'ordre judiciaire. — Tribunal d'appel.	31,500		
	Personnel de l'ordre judiciaire. — Fonctionnaires chargés de l'administration de la justice pénale.	41,700		
	Personnel de l'ordre judiciaire. — Tribunaux du district.	7,800		
	Frais de procédures criminelles et correctionnelles.	97,500		
	Maisons de détention, y compris les réparations aux bâtiments.	51,000	257,500	
	Prison centrale de la discipline.	4,500		
	Entretien de détenus et exécution de jugements, etc.	9,000		
	Secours à Château-d'Ax pour ses prisons, 4,000 fr. ; à Morges, pour même objet, 5,000 fr.	13,500		
POLICE.	Frais divers.	.....	6,750	
CONFÉDÉRATION	Contingent ordinaire aux dépenses fédérales.	15,000	21,000	
	Députation à la diète.	6,000		
	Sommaire pour le département de Justice et Police.	.....	.....	290,250

3e Division. DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR.

CULTE.	Administration ecclésiastique.	4,500		
	Pensions des pasteurs.	367,500		
	Celles des veuves et orphelins de pasteurs.	8,250		
	Traitement de l'organiste de la cathédrale, du luthier et du marguillier.	1,500		
	Secours aux communes pour réparations et reconstruction du temple.	7,500		
	Autres frais.	600		
	Total pour le culte.	.....	.....	388,500
	Conseil de l'Instruction publique.			
INSTRUCTION PUBLIQUE.	Personnel.	13,200		
	Matériel, vacations aux experts pour les examens des élèves régents, frais pour inspection des écoles.	2,700	15,900	
	Transporté.	.....	15,900	388,500

Suite du Budget du Canton de Vaud pour l'année **1842.**

DÉPENSE.

3e Division. DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR (Suite).

		francs.	francs.	francs.
	Transport	. . . . .	15,000	388,500
INSTRUCTION PUBLIQUE.	**Académie.**			
	Professeurs ordinaires et extraordinaires, compris 400 fr. au recteur, le traitement du secrétaire et celui du bedeau	47,700		
	Pensions de retraite aux professeurs, anciennes pensions à des veuves de professeurs	8,375		
	Prix et bourses pour les étudiants, bourses pour les élèves du gymnase	7,500	64,575	
	Préparations et compétence des professeurs de physique et de chimie	1,800		
	Achat d'instruments de physique	1,500		
	Bibliothèque des étudiants	300		
	Vacations aux experts, chauffage, éclairage et menus frais.	2,400		
	Établissements cantonaux utilisés pour l'Académie et pour le Gymnase.			
	Gymnastique	1,890		
	Manége	1,200		
	École de dessin, intérêt du don de M. Arlaud	2,295	7,875	
	Traitement du directeur de l'école de dessin, sa compétence, salaire du concierge, matériel, etc.	2,490		
	Bibliothèque, y compris le traitement du bibliothécaire ordinaire, du sous-bibliothécaire, du bibliothécaire, et l'intérêt du capital de la bibliothèque, lequel fait maintenant partie du rentier de l'État	. . . . .	9,000	
	Gymnase et Collége inférieur.			
	Directeurs et instituteurs	31,800		
	Enseignements spéciaux. Écriture	750		
	Musique	750		
	Dessin	900		
	Exercices militaires	900		
		35,100		
	Régents émérites du Conseil académique	2,550		
	Vacations aux experts pour examen des élèves	600		
	Prix et frais relatifs à la fête des promotions	1,500		
	Bedeau	750		
	Compétence du directeur pour menus frais, 200 fr.; chauffage et éclairage et autres déboursés, 600 fr.	1,200		
		41,700		
	A déduire : ce que la municipalité de Lausanne paye pour sa part aux dépenses du collége, déduction faite de la provision du receveur à ¼ pour 100	3,285		
	Reste	. . . . .	38,415	
	Colléges et Écoles moyennes combinés.			
	Subsides aux communes	. . . . .	55,650	
	Autres Colléges.			
	Colléges anciens	. . . . .	45	
	Pensions aux instituteurs des anciens colléges communaux.	. . . . .	7,500	
	Écoles normales.			
	Personnel	15,000		
	Subside aux élèves	15,750		
	Logement du directeur, chauffage, éclairage, matériel et autres frais	2,250		
		33,000		
	Bibliothèque des régents	750	33,750	232,710
	Transporté	. . . . .	. . . . .	621,210

DÉPENSE.

3e Division. DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR (Suite).

		francs	francs.	francs.
	Transport.	. . . . .		621,210
INSTRUCTION PUBLIQUE (Suite).	ÉCOLE D'APPLICATION.			
	Personnel et matériel.	. . . . .	1,050	
	ÉCOLES PRIMAIRES.			
	Anciens subsides pour traitements aux régents.	15,000		
	Secours aux communes pour payer leurs régents. . . .	21,000	57,000	
	Secours aux communes pour construction de maisons d'école.	21,000		
	Pensions de retraites aux régents émérites.	. . . . .	18,750	
	Institut des sourds-muets.	. . . . .	9,000	
	Autres frais pour l'instruction.	. . . . .	»	
	ENCOURAGEMENT DES ARTS ET DES SCIENCES.			
	Musée des beaux-arts.	. . . . .	3,000	
	Cabinet d'histoire naturelle.	. . . . .	3,000	
	Total pour l'instruction publique. . . .	. . . . .	91,800	91,800
SECOURS.	Secours ordinaires.	12,000		
	——— pour des cas spéciaux.	1,500		
	——— aux établissements de bienfaisance.	8,250	80,250	
	Subside à l'hospice cantonal.	52,500		105,850
	Subside aux incorporés.	6,000		
	Amélioration de la race des chevaux.	. . . . .	7,350	
	Police de santé.	. . . . .	15,000	
	Autres frais pour objets divers.	. . . . .	2,250	
	Sommaire pour le département de l'intérieur. .	. . . . .	. . . . .	818,860

4e Division. DÉPARTEMENT MILITAIRE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

ROUTES.	TRAVAUX PUBLICS.			
	Indemnités fixes et frais d'administration.	. . . . .	31,500	
	SERVICE ORDINAIRE. DÉPENSES GÉNÉRALES.			
	Entretien des routes de première et de seconde classe. . .	186,000		
	Constructions et reconstructions dans la compétence du Conseil d'État, sur les routes de 1re et de 2e classe, y compris les ponts.	18,000		
	Chemins de 3e classe.	22,500		
	Dépenses imprévues dans la compétence des travaux publics.	4,500	233,250	
		231,000		
	A déduire : la part des cercles aux constructions et reconstructions ci-dessus.	6,000		
	Reste.	225,000		
	Lacs et cours d'eau.	8,250		
	SERVICE EXTRAORDINAIRE. Constructions de routes et de ponts, conformément au décret spécial du 1841.	238,415		
	Frais généraux de service.	9,825		
		248,240		
	Dont *à déduire* : les cinquièmes à percevoir des communes, fr., et un remboursement de fr. que doit faire la commune de Lausanne pour le pont de Pépinet. .	50,940		
		197,300		
	Secours aux communes pour constructions de routes et de ponts.	20,250	217,550	
	Transporté.	. . . . .	482,300	

Suite du Budget du canton de Vaud pour l'année 1842.

DÉPENSE.

4e Division. DÉPARTEMENT MILITAIRE ET DES TRAVAUX PUBLICS (*Suite*).

		francs	francs.	francs.
	Transport. . . .	. . . . .	482,300	
	Service ordinaire.			
BATIMENTS.	Traitement de l'inspecteur et des voyers.	8,250	56,250	
	Réparations aux bâtiments de l'État, compris le menu entretien.	46,500		
	Dépenses imprévues (comp. des travaux publics)	1,500		
	Service extraordinaire.			
	Arrangements à l'hospice des malades, à celui des aliénés et à Lavey.	31,500	31,500	
	Total pour les travaux publics. . . .	. . . . .	570,050	570,050
	Militaire fédéral.			
	Contingent du canton aux dépenses militaires fédérales. .	3,150	18,750	
	Ecoles militaires fédérales.	3,600		
	Frais pour la levée de la Carte topographique du Canton.	12,000		
	Autres dépenses.	. . . .		
	Militaire cantonal.			
	État-major général des milices et d'arrondissement. . . .	16,500	50,700	
	Revues d'artillerie.	. . . . .		
	Revues de carabiniers.	12,000		
	Revues d'infanterie.	4,200		
	Pensions et secours.	15,000		
	Frais de tribunaux militaires.	3,000		
MILITAIRE.	*Écoles militaires diverses, savoir :*			
	d'infanterie et de carabiniers.	67,500	83,400	
	d'officiers.	6,750		
	de commis d'exercices.	2,700		
	de tambours.	3,750		
	de trompettes.	2,700		
	Camps d'instruction, savoir :			
	Ecole d'infanterie et de carabiniers.	60,000	78,750	
	— de cavalerie campée.	12,000		
	Frais généraux relatifs à ces camps, y compris le loyer de la plaine de Bière.	3,750		
	Dépenses diverses.	3,000		
	Arsenal.			
	Administration.	5,625		
	Main-d'œuvre.	12,000		
	Mobilier, y compris les outils et ustensiles d'atelier . .	725		
	Matières.	8,750		
	Matériel de guerre.	29,175		
ARSENAL.		56,275		
	A déduire ce qui sera remboursé pour objets vendus ou fournis à d'autres services, environ.	29,500		
	Reste à porter au budget.	. . . . .	26,775	
GENDARMERIE.	Dépenses générales pour ce corps au complet.	. . . . .	129,000	
	Total pour le département militaire.	. . . . .	387,375	387,375
	Sommaire pour le département militaire et des travaux publics.	. . . .	. . . . .	957,425

Suite et fin du Budget du canton de Vaud pour l'année 1842.

DÉPENSE.

5e Division. DÉPARTEMENT DES FINANCES.

		francs.	francs.	francs.
DOMAINES ET BATIMENTS.	Entretien des domaines de l'État.	300		
	Entretien de ceux annexés aux cures.	450	8,250	
	Acquisitions imprévues d'immeubles productifs.	7,500		
PLANS, CADASTRE, DÉLIMITATIONS.	Levée de plans et rétablissement du cadastre dans les communes qu'on arpente.	27,000	28,500	
	Révision du cadastre des bâtiments, jusqu'à la fin de l'opération.	»		
	Délimitations.	1,500		
DÉPENSES DIVERSES.	Frais de poursuites pour la rentrée des frais de procédure, etc.	750	37,500	
	Affaires litigieuses pour les propriétés de l'État, du ressort du département des finances.	2,250		
	Intérêts des dépôts faits par des étrangers pour leur domicile.	4,500		
	Eaux thermales de Lavey, entretien des ouvrages, de la source et des digues.	3,000		
	Articles divers.	1,500		
	Acquisition de la maison Dapples Gaulis (décret du 14 décembre 1835).	25,500		
	Sommaire pour le département des finances.	.....	74,250	74,250
	Dépenses imprévues et accidentelles dans la compétence du Conseil d'État (loi du 20 janvier 1832, art. 63).	.....	.....	15,250

BILAN.

	francs.		francs.
Les Recettes sont évaluées à.	2,352,750	Les Dépenses sont :	
		Pour l'Administration générale.	218,250
		Pour le département de Justice et Police.	290,250
Déficit à combler au moyen d'un prélèvement sur le fonds d'avance.	21,635	——— de l'Intérieur. Culte.	388,500
		——— de l'Intérieur. Instruction publique.	324,510
		Secours.	105,850
		——— Travaux publics.	570,050
		——— militaire.	387,375
		——— des Finances.	74,250
		Dépenses imprévues et accidentelles dans la compétence du Conseil d'État.	15,250
	2,374,385		2,374,385

TABLEAU D.

BUDGET

DE

LA RÉPUBLIQUE DE BERNE.

Population. . . . . 382,000 âmes.

RECETTES ET DÉPENSES

POUR L'ANNÉE 1840.

Projet délibéré par le conseil exécutif.

NOTA. Les sommes sont portees en francs de France.

TABLEAU D. *Budget de la république de Berne.* Population, 382,000 habitants.

RECETTES.

INDICATIONS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
I. REVENUS DOMANIAUX.			
A. Domaines de l'État.			
1. Forêts de l'État. Produits des ventes	353,819		
Bois de chauffage pour les services publics et donnés aux pauvres	71,445		
Produit brut des forêts	425,264		
A déduire : les dépenses des agents, les salaires des bûcherons, les frais de culture	125,264	300,000	
			489,030
2. Fermages et revenus des propriétés de l'État	197,655		
A déduire : les frais de culture	8,625	189,030	
B. Fiefs et dîmes.			
1. Prémices et contributions des communes pour le clergé	11,423		
Autres produits	19,500	30,923	
2. Cens fonciers		150,000	449,423
3. Lods		3,000	
4. Dîmes		265,500	
C. Impôt foncier du Jura		240,253	231,913
A déduire : les frais de perception		8,340	
D. Ferme de la pêche			3,000
E. Permis de chasse			16,500
F. Intérêts des capitaux.			
1. Rentier des fonds étrangers		453,620	
2. Rentier des fonds intérieurs		40,190	
3. Administration des sels		36,000	
4. Administration des poudres		6,370	694,214
5. Banque cantonale		157,214	
6. Intérêts du capital affecté à la pharmacie		820	
G. Produit de la vente des effets		1,500	13,920
H. Feuille officielle		420	
I. Remboursement des frais de justice		12,000	
Total des revenus domaniaux			1,898,000
II. DROITS RÉGALIENS.			
1. Administration des sels.			
Produits de la vente de 139,000 quintaux de sel		1,564,750	
A déduire : 4 p. 100 du capital de 900,000 fr., affectés à cette administration	36,000		504,000
Achat de 139,000 quintaux de sel	769,825		
Traitements, remises et frais	46,137	1,060,750	
Frais de voiture	120,000		
Remises aux débitants (5 p. 100 des ventes)	78,188		
Remises aux débitants pour payements comptants	10,600		
2. Poudres			11,625
3. Administration des postes, produits nets			240,000
4. Mines, produits bruts		19,218	
A déduire : Frais divers		17,076	2,142
5. Péages, pontonnages, droits de chaussées et de licences, produits bruts		300,000	
A déduire : Dépenses des employés		59,700	240,300
Total du produit des droits régaliens			998,067

Suite du Budget de la république de Berne.

RECETTES.

INDICATIONS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
III. IMPOTS INDIRECTS.			
1. Emoulements de chancellerie.	. . . . .	. . . . .	22,500
2. Droits de timbre, produits bruts.	. . . . .	116,700	99,000
A déduire : Dépenses diverses, employés, achats de papiers, etc.	. . . . .	17,700	
3. Ohgmeld, produit brut.	. . . . .	559,500	540,000
A déduire : Employés des péages et frais.	. . . . .	19,500	
4. Droits sur les auberges et les industries.	. . . . .	. . . . .	153,000
5. Taxe de dispense du service militaire.	. . . . .	. . . . .	19,500
6. Emoulements judiciaires.	. . . . .	. . . . .	18,900
7. Droits de mutation.	. . . . .	. . . . .	105,000
8. Amendes de confiscation.	. . . . .	. . . . .	24,000
Total des impôts indirects.	. . . . .	. . . . .	981,900
IV. RECETTES EXTRAORDINAIRES.			
Restitution de frais de procès contre les réactionnaires.	. . . . .	. . . . .	120,000
Total des recettes extraordinaires.	. . . . .	. . . . .	120,000

RÉCAPITULATION DES RECETTES.

I. Revenus domaniaux.	1,898,903 francs.
II. Droits régaliens.	998,067
III. Impôts indirects.	981,900
Total présumé des Recettes ordinaires.	3,878,870
IV. Recettes extraordinaires.	120,000
Total des Recettes.	3,998,870 francs.

TABLEAU D. *Budget de la république de Berne.*

DÉPENSES.

INDICATIONS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
I. Contingent à fournir à la caisse fédérale.	. . . . .	. . . . .	8,685
II. Grand Conseil.	. . . . .		
Le landamman reçoit..	. . . . .	3,000	25,500
Indemnités et frais de voyage des membres des départements. .	. . . . .	22,500	
III. AUTORITÉS ADMINISTRATIVES.			
A. Conseil exécutif.			
1. Traitement de l'avoyer.	. . . . .	7,500	
— des 16 membres du conseil exécutif, à 4,500 fr.	. . . . .	72,000	81,900
supplément pour frais.	. . . . .	2,400	
2. Crédit du conseil exécutif pour secours aux communes et encouragements d'entreprises d'utilité publique, etc. . . .	. . . . .	. . . . .	45,000
3. Médailles à distribuer.	. . . . .	. . . . .	741
4. Chancellerie d'Etat, secrétaires, copistes, archivistes, impressions.	. . . . .	. . . . .	53,400
5. Frais de missions, députations, voyages, etc.	. . . . .	. . . . .	6,000
6. Deux questeurs, quatre huissiers, deux messagers de la chancellerie d'Etat.	. . . . .	. . . . .	8,760
7. Service et entretien de l'Hôtel du Gouvernement.	. . . . .	. . . . .	3,750
Total des dépenses du conseil exécutif.	. . . . .	. . . . .	199,551
B. AUTORITÉS ADMINISTRATIVES DES DISTRICTS.			
1. Préfets et vice-préfets (vingt-huit)	. . . . .	78,900	
Frais de bureaux, de chauffage, etc.	. . . . .	11,513	90,413
2. Secrétaires de préfectures, loyers des bureaux.	. . . . .	. . . . .	25,860
3. Lieutenants de préfets	. . . . .	. . . . .	35,708
4. Huissiers de préfets (trente)	. . . . .	. . . . .	4,014
Total des dépenses des autorités administratives des districts.	. . . . .	. . . . .	155,995
C. DÉPARTEMENT DIPLOMATIQUE.			
Secrétairerie et dépenses imprévues.	. . . . .	. . . . .	6,000
D. DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR.			
1. Secrétairerie.	. . . . .	. . . . .	13,200
2. Pauvres et incorporés..	. . . . .	. . . . .	198,975
3. Pensions civiles et militaires..	. . . . .	. . . . .	28,637
4. Etablissements sanitaires, de bienfaisance, de vaccination; école d'accouchement.	. . . . .	. . . . .	42,000
5. Commerce et industrie. Encouragement..	. . . . .	. . . . .	8,250
6. Education du bétail, encouragement.	. . . . .	. . . . .	17,250
7. Dépenses imprévues..	. . . . .	. . . . .	4,500
Total des dépenses du département de l'intérieur. . . .	. . . . .	. . . . .	312,812
E. DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE.			
1. Secrétairerie et frais d'administration..	. . . . .	. . . . .	17,100
2. Travaux de législation..	. . . . .	. . . . .	6,000
3. Caisse du département.	. . . . .	. . . . .	46,050
4. Section de police.			
a. Frais de détention, de recherches, d'arrestations. Traitements des agents..	. . . . .	. . . . .	36,300
b. Corps de gendarmerie.	. . . . .	. . . . .	156,750
c. Direction de la police de la ville. Solde, habillement de quinze gendarmes, frais de chauffage des corps de garde.	. . . . .	. . . . .	19,440
d. Subvention pour des bourgeois.	. . . . .	. . . . .	3,000
e. Maisons de force et de correction.	. . . . .	. . . . .	64,493
f. Introduction des nouveaux poids et mesures.	. . . . .	. . . . .	5,100
5. Dépenses imprévues.	. . . . .	. . . . .	4,418
Total des dépenses du département de la justice et de la police.	. . . . .	. . . . .	358,650

DÉPENSES.

INDICATIONS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
F. Département des finances.			
1. *a.* Employés des bureaux, frais de bureau, copistes, impressions	. . . . .	8,400	
b. Contrôle et caisse; réviseurs, contrôleurs, payeurs, copistes, chauffage, concierge, bâtiment	. . . . .	27,000	43,500
c. Commissariat des fiefs, copistes, impressions	. . . . .	8,100	
2. Traitement des receveurs de districts	. . . . .	. . . . .	31,950
3. Déchet et entretien des provisions de blé et de vin	. . . . .	. . . . .	3,000
4. Frais d'arpentage, de rectification, etc.	. . . . .	. . . . .	4,500
5. Frais de procès, de poursuite	. . . . .	. . . . .	1,800
6. Redevances et contributions des domaines	. . . . .	. . . . .	3,750
Total des dépenses du département des finances	. . . . .	. . . . .	88,500
G. Département de l'éducation.			
1. Secrétairerie, deux secrétaires, un huissier, copistes, impressions, indemnités aux examinateurs, etc.	. . . . .	12,150	
2. Traitement du clergé protestant	. . . . .	504,000	620,730
3. Traitement du clergé catholique	. . . . .	97,080	
4. Objets divers à fournir pour les cultes	. . . . .	7,500	
5. Établissements d'instruction publique.			
a. Université.—Traitements des professeurs de théologie, de droit, de médecine, de philosophie	. . . . .	101,850	
b. Établissements subsidiaires. — Bibliothèques, cabinet de physique, laboratoire de chimie, collections de zoologie, de minéralogie, de botanique, bourses académiques, déduction des recettes	. . . . .	17,448	
Total pour l'université	. . . . .	119,298	
c. Gymnase supérieur, déduction des recettes	. . . . .	12,870	
d. Progymnase, déduction des recettes	. . . . .	15,375	
e. École industrielle, déduction des recettes	. . . . .	10,905	
f. École élémentaire, déduction des recettes	. . . . .	2,250	
g. Établissements subsidiaires pour les gymnases et les écoles	. . . . .	7,650	
h. Progymnases, écoles secondaires	30,465		
Subvention à 17 écoles secondaires	21,750	67,215	
Crédit pour compléter les établissements supérieurs	15,000		
i. Suppléments de traitements à des régents d'école	. . . . .	1,650	
k. Écoles primaires, frais d'amélioration et de subvention pour les maisons d'éducation des enfants pauvres	. . . . .	288,450	
l. Établissements destinés à former des régents	75,000		
Cours de perfectionnement et de répétition	6,000	85,800	
Établissement destiné à former des maîtresses	4,800		
m. Institut des sourds-muets	14,073	15,873	
——— des sourdes-muettes	1,800		
Total des dépenses des établissements d'instruction publique	. . . . .	627,336	627,336
Total des dépenses du département de l'éducation	. . . . .	. . . . .	1,248,066
H. Département militaire.			
1. Secrétairerie et autorités administratives.			
a. Secrétairerie du département	. . . . .	3,400	
b. Inspection générale des milices	. . . . .	17,438	
c. Commissariat des guerres	. . . . .	7,872	
d. Administration de l'arsenal	. . . . .	4,200	
e. Médecin en chef; son traitement	. . . . .	600	50,865
f. Autorités militaires : 8 commandants d'arrondissement, 22 adjudants d'arrondissement, 159 instructeurs dans les quartiers de recrutement	. . . . .	16,635	
g. Frais de tribunaux militaires	. . . . .	600	
Transporté	. . . . .		50,865

Budget de la République de Berne.

DÉPENSES.

INDICATIONS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
Transport.	. . . . .		50,865
2. Formation, habillement et armement des milices.			
a. Formation. — Revues pour organiser les corps.	. . . . .	1,800	
b. Habillement de 2,850 soldats de toutes armes; indemnités d'équipement à des sous-officiers nommés officiers.	. . . . .	130,728	148,908
c. Armement. — Indemnités à des carabiniers de nouveau modèle.	. . . . .	12,600	
d. Équipement de 28 chevaux de cavalerie.	. . . . .	3,780	
3. Instruction des troupes.			
a. École militaire fédérale.	. . . . .	5,250	
b. École militaire théorique.	. . . . .	4,500	
c. Manége.	. . . . .	4,040	
d. École militaire pratique. Traitements des instructeurs, solde des troupes, recrues de toutes armes, chevaux de remonte, cours de répétition, camps d'exercice, présentation.	. . . . .	299,698	329,688
e. Revues d'exercice.	. . . . .	4,200	
f. Prix.	. . . . .	12,000	
4. Service de garnison dans la capitale.	. . . . .	. . . . .	25,461
5. Dépenses diverses et imprévues.	. . . . .	. . . . .	7,564
6. Arsenal, acquisitions nouvelles.	. . . . .	. . . . .	38,681
Total des dépenses du département militaire.	. . . . .	. . . . .	601,107
I. Département des travaux publics.			
1. Administration et secrétairerie. Payements des comptables, des ingénieurs, frais des employés, des plans de voyage.	. . . . .	. . . . .	67,500
2. Édifices publics. Entretien des bâtiments, cures, prisons. .	. . . . .	. . . . .	120,000
3. Routes et entretien des ponts.	. . . . .	. . . . .	270,000
4. Travaux hydrauliques.	. . . . .	. . . . .	15,000
Total des dépenses du département des travaux publics. .	. . . . .	. . . . .	472,500
IV. Autorités judiciaires.			
A. Cour d'appel.	. . . . .	. . . . .	74,310
B. Autorités judiciaires des districts.	. . . . .	. . . . .	138,660
Total des dépenses pour les autorités judiciaires. . .	. . . . .	. . . . .	212,970
V. Dépenses extraordinaires.			
A. Département des travaux publics.			
1. Édifices publics.	. . . . .	. . . . .	75,530
2. Routes.	. . . . .	. . . . .	330,447
3. Travaux hydrauliques.	. . . . .	. . . . .	31,500
Total des dépenses extraordinaires.	. . . . .	. . . . .	437,477

Budget de la ville de Berne.

INDICATIONS.	FRANCS.	FRANCS.
RÉCAPITULATION DES DÉPENSES.		
I. Contingents à fournir à la caisse fédérale.	. . . . .	8,685
II. Grand-conseil.	. . . . .	25,500
III. Autorités administratives.		
A. Conseil exécutif.	199,551	
B. Autorités administratives des districts.	155,094	
C. Département diplomatique.	6,000	
D. ——— de l'intérieur.	312,817	
E. ——— de la justice et de la police.	359,650	3,443,679
F. ——— des finances.	88,500	
G. ——— de l'éducation.	1,248,066	
H. ——— militaire.	601,167	
I. ——— des travaux publics.	472,500	
IV. Autorités judiciaires.	. . . . .	212,970
Total présumé des dépenses.	. . . . .	3,690,234
BALANCE.		
Les recettes présumées se montent à.	3,998,870	
Les excédants des recettes.	. . . . .	308,636
	3,998,870	3,998,870
V. Pour les dépenses extraordinaires.	. . . . .	437,477
Elles seront couvertes :		
a. Par l'excédant ci-dessus des recettes.	308,636	
b. Par la différence supposée en moins du budget militaire. . . .	146,442	
	455,078	
Il reste donc un excédant de recettes.	. . . . .	17,601
		455,078

TABLEAU E.

BUDGET

DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DE LA VILLE DE BALE.

EXERCICE 1839.

Population. . . . . 22,000 âmes.

Nota. — Les sommes sont calculées en francs de France.

TABLEAU E. *Budget de la ville de Bâle.* Population, 22,000 habitants.

RECETTES.

INDICATIONS.	FRANCS.	FRANCS.
Revenus du marché.	. . . . .	51,261
Impositions sur les chevaux, cochons, etc.	. . . . .	7,289
Octroi.	. . . . .	12,371
Impôt dit Rheinptemdzoll.	. . . . .	4,501
Impôt sur la vente des grains.	. . . . .	12,213
Mouture.	. . . . .	4,753
Droits de boucherie, étaux.	. . . . .	3,864
Différents droits et produits fonciers.	. . . . .	4,496
Produits de diverses propriétés ; location de boutiques, de la scierie. .	. . . . .	17,708
Produit de chancellerie.	. . . . .	2,100
Produits de 5 p. 100 par foudre, impôts sur les chiens.	. . . . .	3,697
Droits de résidence.	. . . . .	6,600
Droits d'admission.	. . . . .	984
Droits de bourgeoisie.	. . . . .	1,634
Droits de nouveaux bourgeois et bourgeoises.	. . . . .	7,991
Produits des droits d'assurance.	. . . . .	38,032
Intérêts des capitaux.	. . . . .	19,503
Revenus forestiers.	. . . . .	34,364
Divers produits du banamt.	. . . . .	1,306
Produits des dîmes non éteintes.	. . . . .	3,086
Remises du gouvernement fédéral dans l'entreprise du redressement d'une rue.	. . . . .	9,375
Produits extraordinaires :		
Location de diverses places communales.	5,012	
Ventes de propriétés.	11,255	73,395
Vente des eaux des fontaines.	57,128	
Total des recettes.	. . . . .	320,523

Budget de la ville de Bâle.

DÉPENSES.

INDICATIONS.	FRANCS.	FRANCS.
Appointements des conseillers et frais de la maison commune.	. . . . .	3,136
Traitements, gratifications, frais de chancellerie.	. . . . .	16,885
Surveillance des mauvais lieux.	. . . . .	135
Dépenses militaires, chevaux de train.	. . . . .	5,126
Frais de police :		
Dépenses des commissaire et agents de police, médecins et sages-femmes; dépenses diverses.	. . . . .	16,317
Contributions pour l'équipement militaire.	. . . . .	30,000
Inspection des forêts et du pays.		
Travaux des enfants trouvés.	15,554	
Travaux à bois, etc.	3,526	29,866
Travaux dans les forêts de l'État.	7,833	
Traitements de gardes et de divers agents forestiers.	2,953	
Dépenses du banamt :		
Traitement des employés, frais, achat de matériel, d'ustensiles; ouvriers malades.	15,559	
Entretien des routes dans les environs de Bâle.	10,907	
Entretien des rues et redressement du faubourg Saint-Pahlen.	44,300	
Conduite des fontaines publiques.	15,115	
Divers travaux des fontaines.	9,144	
Travaux de la source de la vallée de Saint-Alban.	49,526	
Dernier terme de la construction de l'école près la cathédrale.	8,825	
Réparation de trente-six bâtiments et maisons.	9,164	
Construction d'escaliers; ponts, ruisseaux, etc.	5,895	
Balayage des places publiques.	1,346	
Entretien des promenades publiques et des pompes à incendie. . . .	1,895	
Total des dépenses des bâtiments publics.	171,676	171,676
Éclairage des rues.	31,625	
Dont à déduire :		
Un demi p. 100 sur la valeur des maisons. . . . . Fr. 17,234		
Contributions des traiteurs, cafetiers. 711	28,210	
Produits nets de la clôture des portes. 10,216		
	3,415	
Un tiers à la charge du gouvernement.	1,138	
Reste à la charge de la ville.	2,277	2,277
Intérêts de cautionnements, de la tutelle.	. . . . .	5,369
Dépenses extraordinaires :		
Frais de procédure.	5,636	
Entretien des serres chaudes du jardin botanique.	3,000	
Réparation de la maison des enfants pauvres.	750	11,630
A la commission des architectes.	450	
Assurance contre l'incendie des monuments publics.	880	
Différentes dépenses imprévues.	914	
Pour l'élargissement de la rue Eclau-Gan.	. . . . .	9,375
Total du budget des dépenses.	. . . . .	301,793

BALANCE.

La recette en francs de France est de.	320,523	francs.
Les dépenses n'étant que de.	301,793	
L'excédant des recettes est de.	18,730	

BUDGET

DES DÉPENSES ET DES RECETTES

DU CANTON DE SAINT-GALL.

EXERCICE DE 1840.

Population. . . . . 167,500 âmes.

Nota. Les sommes sont portées en francs de France.

TABLEAU F. *BUDGET du Canton de Saint-Gall.*

DÉPENSES.

INDICATIONS.	DÉPENSES PARTIELLES.	DÉPENSES TOTALES.
	francs.	francs.
I. Payements annuels sur les prébendes.	. . . . .	1,364
II. Pensions.	. . . . .	3,288
III. Administration générale :		
a. Grand conseil.	17,505	
b. Employés.	82,215	132,247
c. Frais de bureaux.	15,252	
d. Administration des édifices du gouvernement	6,625	
e. Dépenses diverses.	10,650	
IV. Domaines et fabriques :		
a. Entretien des édifices.	4,803	
b. Domaines.	5,472	81,181
c. Travaux extraordinaires, fabriques, arsenal.	70,906	
V. Bois et forêts, coupes, ensemencements, transports.	. . . . .	19,048
VI. Droits de l'Etat.	. . . . .	10,590
VII. Impositions indirectes, frais de perception.	. . . . .	32,702
VIII. Contributions directes.	. . . . .	36,349
IX. Ponts et chaussées :		
a. Dépenses ordinaires des ponts et chaussées.	121,038	
b. Dépenses extraordinaires, construction de routes.	207,453	340,226
c. Rivières, endigages.	11,735	
X. Administration de la justice :		
a. Justice du canton. — Honoraires, voyages des juges. . . .	16,070	
b. Justice criminelle.	2,754	
c. Commission criminelle d'instruction, juges.	6,075	
d. Fisc.	1,800	
e. Défenseurs.	675	
f. Frais de procédure criminelle.	2,305	52,104
g. Frais de secrétairerie.	601	
h. Entretien des prisons.	7,113	
i. Frais d'exécution.	46	
k. Enquêtes. — Expertise.	4,760	
l. Droits civils conventionnels	10,005	
XI. Établissements pénitentiaires et institutions :		
a. Maison de travail ; honoraires d'inspecteurs et de sous-inspecteurs, d'aumôniers ; éclairage, chauffage, entretien du mobilier.	5,304	
b. Établissement pénitentiaire. Honoraires des directeurs, des employés ; frais de bureau, éclairage, chauffage, entretien de la fabrique, dépenses diverses.	49,708	55,012
XII. Police :		
a. Corps de chasseurs.		
Solde de 76 hommes, prix de mérite, équipement, armes.	49,565	
b et c. Transports, changement de garnison.	4,343	55,609
d. Police de sûreté.	1,412	
e. Prix pour découvertes de délinquants.	289	
XIII. Administration et commission de santé.		
a. Honoraires de la commission.	1,732	
b. Id. des médecins.	1,114	
c. Vaccine.	978	7,459
d. Sage femme.	1,485	
e. Dépenses diverses.	2,150	
XIV. Éducation.		
Subsides accordés par la loi aux deux confessions.	. . . . .	18,000
XV. Colléges.	. . . . .	13,276
XVI. Subsides accordés.		
a. A la société d'agriculture.	619	
b. A la commission de sûreté pour la bibliothèque.	154	
c. Pour l'amélioration des races de chevaux et de bêtes à cornes.	4,302	5,323
d. Pour la fête de l'invention de l'imprimerie.	248	
A transporter d'autre part.	. . . . .	863,778

Suite du Budget du Canton de Saint-Gall.

DÉPENSES.

INDICATIONS.	DÉPENSES PARTIELLES.	DÉPENSES TOTALES.
	francs.	francs.
D'autre part.	. . . . .	863,778
XVII. Administration militaire :		
a. Honoraires de l'inspecteur du commissaire des guerres, du gardien de l'arsenal, du commandant d'arrondissement, des instructeurs, maîtres de chapelle.	18,509	
b. Uniformes.	27,025	
c. Entretien des écoles militaire et d'équitation, des exercices d'automne, des voyages, munitions pour toutes armes.	11,785	69,468
d. Justice militaire.	400	
e. Arsenal, entretien, réparation et achats d'armes.	8,723	
f. Dépenses diverses de l'administration militaire.	3,026	
XVIII. Confédération.		
a. Dépenses de la diète.	3,785	
b. Contingent à la caisse fédérale.	7,384	13,445
c. et *d.* Dépenses militaires.	2,276	
XIX. Dépenses extraordinaires :		
Pertes sur la fonte des monnaies de cuivre du canton, dépenses imprévues.	. . . . .	5,359
XX. Dépenses pour le placement des capitaux.	. . . . .	62,581
XXI. Emploi des capitaux :		
Achèvement de l'arsenal, dépenses pour la rectification des routes.	. . . . .	167,218
XXII. Au 31 décembre 1840, il restait.	. . . . .	1,181,849
Dû de l'exercice précédent.	. . . . .	60,001
Somme.	. . . . .	1,241,850
Déduisant les trois derniers chapitres, XX, XXI et XXII, montant ensemble à.	. . . . .	289,785
Le total des dépenses effectives pour l'année 1840, est de. . .	. . . . .	952,065

Suite du Budget du Canton de Saint-Gall.

RECETTES.

	INDICATIONS.	RECETTES PARTIELLES.	RECETTES TOTALES.
		francs.	francs.
I.	Reste en Caisse au 1er janvier 1840.	. . . . .	39,146
II.	Intérêts des capitaux placés	. . . . .	19,099
III.	Droits de servitude et vente d'eau.	. . . . .	5,893
IV.	Echenten.	. . . . .	6,302
V.	Domaines et fabriques.	. . . . .	9,760
VI.	Revenus des bois et forêts.	. . . . .	22,129
VII.	Droits régaliens.		
	a. Sel.	89,974	
	b. Poste.	67,657	169,347
	c. Navigation du Rhin.	11,716	
VIII.	Impositions indirectes.		
	a. Droits d'entrée, à trente bureaux.	65,098	
	b. Droits de barrières sur les routes, et de pontonnage. . . .	97,139	
	c. Droits de magasinage.	25,127	
	d. Droits de timbre:		
	1° Sur le papier marqué.		
	2° Sur les cartes à jouer.	28,371	336,666
	3° Sur divers autres objets.		
	e. Droits sur les boissons.	67,945	
	f. Permis de chasse.	4,311	
	g. Sur les cabaretiers.	24,532	
	h. Sur les juifs colporteurs.	2,358	
	i, k, l, m, n. Divers autres droits.	21,785	
IX.	Administration de la justice.		
	a. Tarifs.	2,856	
	b. Frais de justice.	2,878	29,374
	c. Amendes.	23,640	
X.	Établissements pénitentiaires		
	Produits des travaux des prisonniers.	. . . . .	34,097
XI.	Impositions directes.	. . . . .	175,043
XII.	Recettes diverses.	. . . . .	167,794
XIII.	Recettes extraordinaires.	. . . . .	228,190
	Total.	. . . . .	1,242,840
	Retranchant:		
I.	Le fond de caisse au 1er janvier 1840	39,146	267,336
XIII.	Les recettes extraordinaires.	228,190	
	Le montant total des recettes réelles sera de	. . . . .	975,504

BUDGET

DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DE LA PRINCIPAUTÉ DE NEUCHATEL.

EXERCICE 1840.

Population de la principauté. . . . . 57,000 habitants.

Nota. Les sommes ont été calculées en francs de France.

TABLEAU G. *Budget de la Principauté de Neuchâtel.*

DÉPENSES.

INDICATION DES DÉPENSES.	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
	francs.	francs.
I. Administration centrale.		
1. Gouverneur.	12,770	
2. Conseil d'État. . { Service ordinaire. . . . . Fr. 10,500 ——— extraordinaire. . . 3,150 }	13,650	63,744
3. Officiers du roi.	14,160	
4. Dépenses diverses, frais de chancellerie.	20,164	
5. Huissiers du gouvernement.	3,000	
II. Pensions.	. . . . .	4,508
III. Justice.		
1. Officiers de juridiction.	16,163	
2. Frais de justice criminelle.	11,171	66,069
3. Tribunal souverain et consistoires.	3,185	
4. Huissiers.	5,550	
IV. Militaire.	. . . . .	43,131
V. Culte et Éducation.		
1. Cultes protestant et catholique.	38,734	69,701
2. Éducation publique.	30,967	
VI. Intérieur.		
1. Travaux publics, ponts et chaussées.	61,703	
2. Bâtiments du roi et maisons de cures.	13,828	
3. Gendarmerie.	19,050	
4. Encouragements divers.	1,983	140,808
5. Enfants illégitimes et charité.	22,551	
6. Extraordinaire pour 1840 ; deuil du roi, serments réciproques.	21,693	
VII. Dépenses concernant la confédération.	. . . . .	3,362
VIII. Sommes royales.	. . . . .	105,000
Total général des dépenses.	. . . . .	496,323

Budget de la Principauté de Neuchâtel.

RECETTES.

INDICATION DES RECETTES.	SOMMES.
	francs.
1. Cens, dîmes, domaines, pêche.	107,180
2. Forêts.	23,350
3. Lods.	143,201
4. Sels	120,667
5. Postes.	67,387
6. Péages.	14,938
7. Revenus casuels.	13,361
Recette extraordinaire.	619
Recette totale en 1840.	490,703
Solde actif de 1839	6,598
Recette totale.	497,301
La dépense a été, en 1840, de.	496,323
Excédent des recettes sur les dépenses.	978

Situation de la dette publique de la Principauté de Neuchâtel.

Au 31 décembre 1839, la dette de l'État était de.	645,090 fr.
Pendant 1840, l'augmentation a été de.	80,110
Total de la dette au 31 décembre 1840.	725,200 fr.

Nota. Le gouvernement a, dans ses caves, des vins dont la valeur est de 105,000 fr.; le retard dans la vente a forcé d'emprunter 80,110 fr., soit pour payer les dépenses, soit pour acquitter un immeuble de la valeur de 49,500 fr.

Dans le chiffre de la dette est comprise la somme de 132,000 fr. prêtée par le fonds capital de l'État, en échange d'autres créances remboursées.

Le rachat des cens fonciers s'est élevé, en 1839, à. . . . . 8,223 francs.
La somme de tous les cens rachetés de 1831 au 31 décembre 1840, est de. 220,551
Au 31 décembre 1840, l'excédent des acquisitions sur les aliénations, à dater de la charte de 1814, était de. . . 214,950

ÉTAT

DE TOUTES LES DÉPENSES MILITAIRES DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

PENDANT L'ANNÉE 1841.

INDICATION DES DÉPENSES.	SOMMES.
	francs.
1. École militaire du génie, de l'artillerie, et d'état-major de Thim.	52,500
2. Camp de tactique militaire.	112,500
3. Dépense du conseil général de la guerre.	16,500
4. Traitement du secrétaire du grand conseil.	4,500
5. Frais du personnel et du matériel.	6,000
6. Inspections militaires.	4,500
7. Entretien des fortifications fédérales et réparation du matériel.	12,000
8. Confection de la carte de la Suisse.	24,000
9. Dépenses extraordinaires.	25,500
Total des dépenses militaires fédérales en 1841.	258,000

Nota. Les sommes sont portées en francs de France.

BUDGET

DES DÉPENSES ET DES RECETTES

DE LA VILLE DE LONS-LE-SAULNIER.

EXERCICE 1841.

Nota. La population de la ville de Lons-le-Saulnier est de 7,684 habitants.

TABLEAU I. *BUDGET de la ville de Lons-le-Saulnier.*

RECETTES.

INDICATIONS.	FRANCS
RECETTES ORDINAIRES.	
Produits bruts de l'octroi.	62,00
Produit des saisies et amendes.	50
Centimes additionnels.	1,80
Patentes.	1,72
Rentes foncières et des biens aliénés.	2,40
Prix de fermes et de baux des maisons et biens communaux.	67
Location des halles, des places, des bancs; amodiation des boutiques.	8,87
Rétribution des élèves du collége.	3,00
Inscription de rentes pour les frères de la doctrine chrétienne.	1,38
Idem pour l'habillement des pauvres.	19
Intérêts des fonds placés à la caisse de service.	40
Perceptions diverses.	93
Total des recettes ordinaires.	83,881
RECETTES EXTRAORDINAIRES.	
Sommes restant dues sur la vente des fours de la ville, intérêts de capitaux..	19,161
Total des recettes tant ordinaires qu'extraordinaires.	103,042

Suite du Budget de la ville de Lons-le-Saulnier.

DÉPENSES.

INDICATIONS.	FRANCS.	FRANCS.
DÉPENSES ORDINAIRES.		
CHAPITRE PREMIER.		
Traitements de tous les employés de la mairie et de la ville, frais de bureau.	11,067	
Logement du président des assises, et des tribunaux du commerce et de la justice de paix.	600	
Dix pour cent du produit de l'octroi.	5,246	26,655
Abonnement pour les employés de l'octroi.	8,000	
Frais annuels du matériel de l'octroi, et dépenses pour saisies et amendes.	1,542	
Indemnités aux employés pour visites, frais d'impression, traitement du garde-pompe et de l'horloger.	200	
CHAPITRE II.		
Entretiens et services publics.		
Contributions directes des biens communaux.	224	
Entretien de l'hôtel de ville et des propriétés communales.	600	
——— des pavés.	1,000	8,730
——— des halles, marchés, promenades, ponts, etc.	1,700	
Éclairage de la ville.	4,500	
Entretien des poteaux, enlèvement des neiges, etc.	706	
CHAPITRE III.		
Garde nationale et dépenses militaires.	.....	2,944
CHAPITRE IV.		
Secours et encouragements.		
Habillement à douze vieillards pauvres.	198	
Secours à un ancien agent de police.	300	498
CHAPITRE V.		
Instruction publique.		
Collége.	14,330	
École primaire supérieure.	1,725	
École primaire élémentaire des garçons.	1,900	19,617
École primaire élémentaire des filles.	912	
Bibliothèque communale.	450	
Musique.	300	
CHAPITRE VI.		
Entretien d'une salle d'asile et traitement de sœurs.	700	2,100
Culte.	1,400	
CHAPITRE VII.		
Contributions de la ville dans les dépenses des enfants trouvés.	259	1,459
Fêtes publiques et dépenses imprévues.	1,200	
Total des dépenses ordinaires.	.....	62,003
DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.		
CHAPITRE PREMIER.		
Frais d'administration.	2,091	
CHAPITRE II.		
Travaux publics.	20,622	28,986
CHAPITRE IV.		
Remboursement de l'emprunt et des intérêts.	5,967	
CHAPITRE VIII.		
Arriéré.	306	
Total des dépenses ordinaires et extraordinaires.	.....	90,989

Impôts divers payés par chaque habitant de la ville de Lons-le-Saulnier.

		DIVERS IMPOTS partiels PAR TÊTE.	TOTAL des impôts payés par habitant.
Le budget total de la ville étant de	90,989		
Et le nombre des âmes de	7,684		
Les impôts, par tête, sont de			11 fr. 79 c.
Octrois et halles, par tête		10 fr. 00 c.	
INSTRUCTION PUBLIQUE.			
Dépenses brutes	19,617		
Rétribution des élèves	3,000		
Dépenses nettes	16,617		
Dépenses par habitant		2 16	
Dépenses départementales par habitant			2 00
Dépenses générales du royaume			40 00
Total des impôts payés par habitant de Lons-le-Saulnier			53 fr. 79 c.

TABLEAU K.

BUDGET

DES DÉPENSES ET DES RECETTES

DU DÉPARTEMENT DU JURA.

EXERCICE 1841.

Nota. La population du Jura étant de. . . . . 315,355 habitants,
Et celle de la France de. 33,540,910
Le département du Jura est. . . . . $\frac{1}{106}$ de la France.

TABLEAU K. ***Budget du département du Jura.***

PREMIÈRE SECTION.

DÉPENSES ORDINAIRES EN 1841.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES	SOMMES VOTÉES par le CONSEIL GÉNÉRAL.
	francs.
Sous-chapitre premier.	
TRAVAUX ORDINAIRES DES BATIMENTS.	
Grosses réparations, entretien.	13,429
Sous-chapitres 2 et 3 (zéro).	
Sous-chapitre 4.	
Hôtels des préfectures et sous-préfectures (mobiliers).	1,810
Sous-chapitre 5.	
CASERNEMENT DE GENDARMERIE.	
Éclairage, loyer, indemnité de literie, etc.	8,600
Sous-chapitre 6.	
Prisons départementales (maisons d'arrêt, de justice et de correction).	31,075
Sous-chapitre 7.	
COURS ET TRIBUNAUX.	
Éclairage, loyers, mobiliers.	8,065
Sous-chapitre 8.	
Corps de garde des établissements départementaux.	280
Sous-chapitre 9.	
Entretien des routes départementales.	110,833
Sous-chapitre 10	
ENFANTS TROUVÉS ET ABANDONNÉS.	
Dépenses totales. 40,000	
Dépenses à la charge des communes, des hospices et autres ressources. . . . 12,000	
Reste à la charge du département.	28,000
Sous-chapitre 11.	
ALIÉNÉS.	
Dépenses totales. 27,375	
Dépenses à la charge des communes et des familles. 5,175	
Reste à la charge du département.	22,200
Sous-chapitre 12.	
IMPRESSIONS.	
Frais d'impression des listes électorales, des budgets.	3,600
Sous-chapitre 13.	
ARCHIVES DU DÉPARTEMENT.	
Appointements du conservateur, dépenses extraordinaires.	1,500
Sous-chapitre 14.	
Frais de translation, de route et autres dépenses des condamnés, des voyageurs indigents, etc.	13,600
Sous-chapitre 15.	
Dettes départementales ordinaires.	6,162
Total général des dépenses ordinaires.	249,154

RECETTES.

Ces dépenses sont imputables :

Art. 1er du chapitre 34, 1° sur les centimes additionnels ordinaires laissés à la disposition du département, et sur la part allouée dans le fonds commun affecté aux dépenses ordinaires :

Art. 2 du chapitre 34, 2° sur les produits éventuels énoncés aux numéros 6, 7 et 8 de l'art. 10 de la loi du 10 mai 1838.

Suite du Budget du département du Jura.

DÉSIGNATION DES RECETTES A AFFECTER AU PAYEMENT DES DÉPENSES ORDINAIRES.	SOMMES VOTÉES par le CONSEIL GÉNÉRAL.
	francs.
Produit des 9 centimes 4 dixièmes additionnels ordinaires (chap. 34 du Budget du ministre de l'intérieur, art. 1er).	149,520
Part du département dans le premier fonds commun (même chap., même article). . .	98,000
Produits éventuels ordinaires (chap. 34 du Budget du ministre de l'intérieur, art. 2).	
Art. 1er. Produit d'expéditions d'actes de la préfecture. 80	
Art. 2. Vente de mobilier hors d'usage. 759	1,634
Art. 3. Remboursement de mobilier. 707	
Art. 4. Excédent du produit des droits d'examen. 88	
Total général des recettes ordinaires.	249,154 fr.
BALANCE.	
Total général des dépenses ordinaires.	249,154 fr.
Total général des recettes ordinaires.	249,154

Suite du Budget du département du Jura.

2e Section. DÉPENSES FACULTATIVES D'UTILITÉ DÉPARTEMENTALE.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		SOMMES VOTÉES par le CONSEIL GÉNÉRAL.
		francs
Sous-chapitre 16		
TRAVAUX NEUFS DES ÉDIFICES DÉPARTEMENTAUX.		
Sommes votées par le conseil général.	6,000	15,000
Sommes accordées par le ministre de l'intérieur.	9,000	
Sous-chapitre 17.		
Travaux des routes départementales et des ouvrages d'art.		49,885
Sous-chapitre 18.		
Subvention à la caisse d'épargne de Lons-le-Saulnier.		800
Sous-chapitre 19.		
ENCOURAGEMENTS.		
Divers encouragements et secours.	1,200	15,900
Société d'agriculture.	1,400	
Encouragement à l'agriculture : — Ferme modèle.	1,800	
— Comices agricoles.	800	
Élèves sages-femmes, écoles.	4,000	
Entretien d'élèves à Châlons.	500	
Secours aux malades indigents.	900	
Entretien des sourds et muets.	5,300	
Sous-chapitre 20.		
Clergé et édifices diocésains. (*Néant.*)		
Sous-chapitre 21.		
Secours pour remédier à la mendicité.		1,000
Sous-chapitre 22.		
Dépenses diverses.		9,775
Total des dépenses facultatives.		92,360

RECETTES DE LA SECONDE SECTION.

	francs.
1° Produits des 5 centimes facultatifs, votés par le conseil général, pour les dépenses facultatives d'utilité départementale.	79,551
2° Secours sur le second fonds commun.	12,000
3° Produit de la vente d'un terrain et d'un bâtiment appartenant au département. . . .	1,030
4° Excédant du produit d'examen pour le jury de médecine.	88
Total de la recette de la seconde section.	92,649

3e Section. DÉPENSES ET RECETTES DÉPARTEMENTALES EXTRAORDINAIRES.

DÉPENSES.

IMPOSITIONS EXTRAORDINAIRES ET EMPRUNT.

Sous-chapitre 24.

Loi des 6 août 1839 et 17 juillet 1840.

	francs.
Travaux extraordinaires sur les routes départementales, constructions et réparations de ponts, etc.	27,603

RECETTES.

Produit des 5 centimes imposés pour les dépenses extraordinaires d'utilité départementale en 1841.	94,138 fr.
Excédant des recettes sur les dépenses.	66,533

Suite du Budget du département du Jura.

4e Section. DÉPENSES ET RECETTES SPÉCIALES EN 1840.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES RECETTES.	SOMMES VOTÉES par le CONSEIL GÉNÉRAL.
Sous-chapitre 26.	
Imposition spéciale de 5 centimes, votés par le conseil général, en exécution de la loi du 22 mai 1836, pour travaux sur les chemins vicinaux en 1841.	
Fonds de subvention pour les chemins vicinaux de grande communication.	fr.
Art. 1er. Subvention départementale pour les chemins vicinaux de grande communication.	56,578
Art. 2. Traitements des agents voyers et frais de bureaux.	40,600
Total du sous-chapitre 26.	97,178
Sous-chapitre 27.	
Contingents communaux et souscriptions particulières pour travaux des chemins vicinaux de grande communication.	
Fonds de subvention à répartir par le préfet	165,671
RECETTES DE LA 4e SECTION.	
Art. 1er. Produit de 5 centimes, votés par le conseil général, pour dépenses spéciales.	97,178
Art. 2. Contingents communaux; prestation en nature.	150,000
Fonds libres sur les contingents de 1839 et 1840.	15,671
Total des recettes ou valeurs affectées aux dépenses spéciales de la 4e section.	262,849

Suite du Budget du département du Jura.

DÉPENSES ET RECETTES.

RÉCAPITULATION DES QUATRE SECTIONS.

NUMÉROS des sections.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES RECETTES.	SOMMES VOTÉES par le CONSEIL GÉNÉRAL.
	DÉPENSES.	fr.
1	Dépenses ordinaires.	249,154
2	Dépenses facultatives, y compris 12,000 fr. accordés par le ministre de l'intérieur.	92,360
3	Dépenses extraordinaires (lois des 8 août 1839 et 19 juillet 1840).	27,603
4	Travaux des chemins vicinaux { sur les centimes facultatifs.	97,178
	{ sur les corvées et contingents communaux. . .	165,671
	Total général des dépenses.	631,966
	RECETTES.	
1	Produits de 9 centimes 4 dixièmes ordinaires.	149,520
	Part dans le premier fonds commun.	98,000
	Produits éventuels ordinaires.	1,634
2	Produits des centimes facultatifs.	79,531
	Secours sur le second fonds commun.	12,000
	Produits des propriétés non affectés à un service public.	1,030
	Subvention communale ou particulière.	88
3	Produit de l'imposition extraordinaire. { Loi du 6 août 1839.	56,483
	{ Loi du 27 juillet 1840.	37,655
4	Produits des 5 centimes pour chemins vicinaux.	97,178
	Corvées et contingents pour chemins vicinaux.	165,671
	Total général des recettes.	698,790
	BALANCE.	
	Total général des dépenses.	631,966
	Total général des recettes.	698,790
	Excédant des recettes.	66,824

Suite du Budget du département du Jura.

DÉPENSES ET RECETTES DE L'INSTRUCTION PRIMAIRE,

MISES A LA CHARGE DU DÉPARTEMENT PAR LA LOI DU 28 JUIN 1833.

INDICATION DES DÉPENSES ET RECETTES.		SOMMES ALLOUÉES.
DÉPENSES.		
CHAPITRE PREMIER.		
Dépenses ordinaires et obligatoires de 1841. — Complément des dépenses ordinaires des écoles primaires communales, de l'école normale, des comités d'arrondissement, des commissions d'examen, etc.		fr. 28,000
CHAPITRE II.		
Subvention aux communes	10,000	39,221
Établissement d'une école normale d'institutrices	14,116	
Subventions diverses	15,105	
Total des dépenses		67,221
RESSOURCES.		
Reste disponible de 1839.		
Centimes établis en exécution de la loi du 28 juin 1833		29,566
Fonds de 1841.		
Centimes facultatifs votés en exécution de la loi du 28 juin 1833		37,655
Total général des ressources		67,221
Les dépenses s'élèvent à		67,221
Différence		» »

BUDGET DES RECETTES ET DÉPENSES DU CADASTRE POUR 1841.

INDICATION DES DÉPENSES ET RECETTES.	CENTIMES VOTÉS.	FONDS COMMUNS.	TOTAL.
DÉPENSES.			
Mutations cadastrales	. . . . .	6,315	fr. 6,315
Dépenses extraordinaires	14,740	. . . . .	14,740
Total des dépenses de 1841	14,740	6,315	21,055
RECETTES.			
Reste non employé lors de la clôture de l'exercice 1839	14,740	. . . . .	14,740
Produit des centimes votés pour 1841	. . . . .	6,315	6,315
Total des recettes égales aux dépenses	14,740	6,315	21,055

Suite du Budget du département du Jura.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES RECETTES.	SOMMES EN FRANCS.
DÉPENSES.	
Total des quatre sections du budget.	631,066
Instruction primaire.	67,221
Cadastre pour 1841.	21,055
Total général des dépenses.	720,242
RECETTES.	
Total des quatre sections du budget.	698,790
Instruction primaire.	67,221
Cadastre pour 1841.	21,055
	787,066
BALANCE.	
Total général des dépenses.	720,242
Total général des recettes.	787,066
Excédant des recettes.	66,824

Nota. Le Montant des recettes est, par an et par tête, dans le Jura, de. . . . . 2 fr. 50 c.

ÉTATS

DES DÉPENSES ET DES RECETTES

FAITES PAR LE GOUVERNEMENT

DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA,

PENDANT L'ANNÉE 1841.

TABLEAU K.

ÉTAT DES DÉPENSES

FAITES PAR LE GOUVERNEMENT

DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA,

PENDANT L'ANNÉE 1840.

INDICATION DES DÉPENSES.	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.	francs.	francs.
Dépenses du matériel des gardes nationales	668	
Conservation d'anciens monuments historiques	1,000	
Secours à d'anciens auteurs dramatiques	800	
Secours à des personnes indigentes	670	
Secours aux réfugiés en France	61,600	141,827
Secours aux condamnés politiques	1,860	
Traitements du préfet, des sous-préfets, conseillers	29,079	
Abonnement pour frais d'administration de la préfecture et des sous-préfectures	44,450	
Traitement et indemnités aux commissaires de police	1,700	
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
BUDGET ORDINAIRE.		
Personnel du corps des ponts et chaussées	19,496	
Personnel des conducteurs embrigadés	4,500	
Routes royales et travaux à entretenir et à continuer	323,426	
Subvention à une compagnie, rampe de Cernans, route n° 72	30,666	824,107
BUDGET EXTRAORDINAIRE.		
Rectifications des rampes et lacunes	326,652	
Grosses réparations	113,365	
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.		
Encouragement à l'agriculture	2,100	
Poids et mesures	5,362	
Secours aux colons réfugiés	396	99,718
Secours pour grêles, incendies, inondations	47,860	
Secours extraordinaire pour inondations de 1840	44,000	
MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.		
Subvention pour le directeur de l'école normale	1,000	
Bourses et pensions d'élèves à l'école normale	800	
Subvention aux communes pour acquisition de maisons, de construction d'école	7,930	10,665
Subvention aux communes pour achat de mobilier	300	
Secours aux anciens instituteurs et institutrices	635	
MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.		
JUSTICE.		
Cours d'assises	600	
Traitements des juges, procureurs du roi, greffiers	60,933	98,015
Tribunaux de commerce	2,400	
Justices de paix, juges, greffiers	34,082	
CULTES.		
Traitements des membres du chapitre et du clergé	318,698	
Bourses du séminaire	10,400	
Secours à des ecclésiastiques et à d'anciennes religieuses	13,639	354,153
Dépenses du service intérieur des édifices diocésains	2,750	
Acquisitions, construction et entretien des édifices diocésains	4,166	
Secours pour acquisitions ou travaux d'églises	4,500	
Payements faits par les domaines des frais de justice criminelle et de police pour le compte du ministère de la justice	.....	27,940
A transporter	.. ..	1,556,825

ÉTAT DES DÉPENSES

FAITES PAR LE GOUVERNEMENT

DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA,

PENDANT L'ANNÉE 1840.

INDICATION DES DÉPENSES.	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
	francs.	francs.
D'autre part.	. . . . .	1,556,425
MINISTÈRE DES FINANCES.		
CADASTRE.		
Dépenses imputables sur les fonds généraux du cadastre.	. . . . .	35,000
Receveurs des finances.	. . . . .	13,000
ADMINISTRATIONS DES CONTRIBUTIONS DIRECTES.		
Traitements du receveur général et des receveurs particuliers.		
ADMINISTRATION DES CONTRIBUTIONS DIRECTES.		
Traitements du directeur, inspecteur et contrôleurs.	22,500	
Frais de bureau du directeur.	9,400	40,456
Frais d'impression, d'avertissement.	4,396	
Frais de tournée de l'inspecteur et des contrôleurs.	4,160	
ADMINISTRATION DES POSTES.		
Traitements des inspecteurs, directeurs, distributeurs et commis. 14,074		
Remises des directeurs à taxation. 18,191	74,759	
Salaires des facteurs ruraux. 42,494		
Matériel.	193	
Dépenses diverses.	9,550	134,928
Transport des dépêches.		
Personnel.	6,126	
Matériel.	13,410	
Dépenses diverses.	29,890	
ADMINISTRATION DE L'ENREGISTREMENT ET DES DOMAINES.		
Personnel, traitements et remises des receveurs.	88,495	
Dépenses diverses et accidentelles.	5,068	111,605
Timbre, personnel et matériel.	1,949	
Dépenses des exercices clos, remboursement et restitution.	3,517	
Payements et amendes attribués à divers.	12,576	
ADMINISTRATION DES FORÊTS.		
Traitements fixes des agents de tout grade.	90,390	
Suppléments de traitements, indemnités.	3,750	
Fournitures de registre et impression.	2,562	
Travaux d'abattage, de façonnage, etc.	13,494	
Travaux d'entretien et d'amélioration des forêts.	12,990	
Portion contributive pour réparation des chemins vicinaux.	5,259	
Frais d'arpentage des bois domaniaux et communaux.	9,201	
Frais de bureau du conservateur.	700	179,655
Frais de tournée du conservateur.	1,060	
Indemnités aux gardes blessés et secours, etc.	180	
Frais d'adjudication des produits des forêts, etc.	2,104	
Frais de poursuite, d'instance en police correctionnelle.	4,634	
Frais de poursuite, d'instance en matière civile.	12,471	
Remboursement pour moins de mesure.	1,001	
Payement d'amendes attribués aux gardes forestiers.	7,180	
Fonds spécial pour dépenses d'entretien et d'amélioration des forêts. . .	12,679	
ADMINISTRATION DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES.		
Traitements fixes des employés de tous grades.	158,577	
Taxations des employés de tous grades et compléments de traitements.	17,210	
Remises aux entreposeurs de tabac, aux receveurs buralistes.	27,367	254,651
Dépenses diverses.	13,414	
Frais de perception des octrois.	22,080	
Exploitation des poudres, remises, loyers, frais.	1,145	
Exploitation des tabacs : frais accessoires, arrestation de fraudeurs. .	14,858	
A transporter.	. . . . .	2,335,128

ÉTAT DES DÉPENSES

FAITES PAR LE GOUVERNEMENT

DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA,

PENDANT L'ANNÉE 1840.

INDICATION DES DÉPENSES.	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
	francs.	francs.
D'autre part.	. . . . .	2,335,128
MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
États-majors.	48,537	
Gendarmerie.	150,551	
Recrutement.	5,039	
Justice militaire.	375	
SOLDE ET ENTRETIEN DES TROUPES.		
1re partie. Solde et abonnement. 340,856		
2e ——— Vivres et chauffage. 185,237	534,043	
3e ——— Hôpitaux. 21,775		
4e ——— Service de marche. 26,175		
Lits militaires.	12,250	1,052,786
Fourrages.	164,380	
Solde de non-activité.	2,872	
Dépenses temporaires.	13,613	
Matériel du génie.	68,908	
Dépenses des exercices clos.	663	
Matériel de l'artillerie.	1,771	
Habillement et campement.	33,796	
Remonte générale.	900	
Harnachement.	14,821	
Écoles militaires.	267	
Total général des dépenses faites par le gouvernement, en 1840, dans le département du Jura.	. . . . .	3,387,914

TABLEAU DES DÉPENSES

FAITES PAR LE GOUVERNEMENT

DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA,

PENDANT L'ANNÉE 1840.

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES.	SOMMES TOTALES.
	francs
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR	141,827
—— DES TRAVAUX PUBLICS	824,107
— — DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE	99,718
— — DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE	10,665
— — DE LA JUSTICE ET DES CULTES	452,168
— — DES FINANCES	766,937
— — — DE LA GUERRE	1,052,686
Total général des dépenses faites par le gouvernement dans le département du Jura, en 1840	3,348,108

ÉTATS DES RECETTES

FAITES PAR LE GOUVERNEMENT

DANS LE DEPARTEMENT DU JURA,

PENDANT L'ANNÉE 1840.

TABLEAUX M.

ÉTAT DES RECETTES

FAITES PAR LE GOUVERNEMENT

DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA,

PENDANT L'ANNÉE 1840.

INDICATION DES RECETTES.	CONTRIBUTIONS foncières.	PERSONNELLE et mobilière.	PORTES et fenêtres.
CONTRIBUTIONS DIRECTES.	francs	francs.	francs
Arrondissement de Lons-le-Saulnier.	703,459	141,155	62,802
———————— de Dôle.	548,434	95,924	56,557
———————— de Poligny.	531,989	104,346	54,683
———————— de Saint-Claude.	235,329	55,447	30,821
Totaux.	2,019,211	396,872	204,863

RÉCAPITULATION.

Contributions foncières du département du Jura.	2,019,211 francs.
Contributions personnelle et mobilière.	396,872
Contributions des portes et fenêtres.	204,863
Total des contributions directes perçues dans le département du Jura, en 1840.	2,620,946

ÉTAT DES RECETTES

FAITES PAR LE GOUVERNEMENT

DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA,

PENDANT L'ANNÉE 1840.

INDICATION DES RECETTES.	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
	francs.	francs.
ADMINISTRATION DES FORÊTS.		
VENTES DE COUPES DE 1266 HECTARES, ET DE 15,838 ARBRES, AIGUILLES ET CHANDELLES.		
Ventes des coupes de l'arrondissement de Saint-Claude	12,940	
Ventes des coupes de l'arrondissement de Poligny	664,249	1,196,092
Ventes des coupes de l'arrondissement de Dôle	518,903	
PRODUITS ACCESSOIRES.		
Arrondissement de Lons-le-Saulnier	687	
Arrondissement de Saint-Claude	800	
Arrondissement de Poligny	9,656	24,565
Arrondissement de Dôle	13,422	
Total des produits des forêts en 1840	.....	1,220,657
ADMINISTRATION DES DOUANES DU JURA.		
PRODUITS EN 1840.		
Droits d'entrée	60,536	
Droits de sortie	5,555	69,600
Droits de transit	223	
Recettes accessoires	3,286	
Total des produits des douanes	.....	69,600
ADMINISTRATION DES POSTES.		
PRODUITS NETS DE LA TAXE DES LETTRES.		
Service ordinaire	241,194	
Service rural	27,035	
Produits de 5 p. 100 sur l'envoi des fonds	9,659	476,628
Produits des places dans les malles	2,524	
Opérations de trésorerie. — Articles reçus et divers recouvrements	196,216	
Total des produits nets des postes	.....	476,628
ADMINISTRATION DE L'ENREGISTREMENT ET DES DOMAINES.		
Enregistrement, timbre	1,598,162	
Produits des domaines	7,592	1,722,480
Produits divers	13,200	
Produits des forêts et de la pêche	103,526	
Total des droits de l'enregistrement et des domaines	.....	1,722,480

NOTA Les droits d'enregistrement, pour ventes de meubles et immeubles, sont de 636 952 fr, ce qui suppose une vente, pour 1840 de plus de 10 millions

ÉTAT DES RECETTES

FAITES PAR LE GOUVERNEMENT

DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA,

PENDANT L'ANNÉE 1840.

INDICATION DES RECETTES.	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
	francs	francs
ADMINISTRATION DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES.		
DROITS AU COMPTANT.		
Droits de circulation	189,193	
Droits de 15 centimes par expédition	7,780	
Droits de détail à l'enlèvement	968	
Droits de consommation sur les eaux-de-vie	26,213	
Droits d'entrée à l'effectif	63,678	351,066
Licences autres que celles des voitures publiques	3,412	
Navigation	24,729	
Voitures publiques et estampilles	202	
Garantie des matières d'or et d'argent	321	
Timbres	34,570	
DROITS CONSTATÉS.		
Licences (par suite d'exercice)	24,369	
Droits de circulation	857	
Entrée sur les manquants	21,708	
Droits de détail et de consommation	270,064	
Fabrication de bières	39,434	
Voitures publiques, le 10e du prix des transports	26,928	
Sels	816,126	1,253,079
Sucres	3,910	
Bacs et passages d'eau	5,306	
Pêche et francs-bords, recettes accessoires de la navigation	9,910	
Dix pour cent des octrois	21,540	
Prélèvement pour frais de casernement	3,438	
Recettes extraordinaires	489	
Total des boissons et des droits divers		1,604,145
Tabacs		748,260
Poudres		47,465
Total des produits généraux		2,399,870
Recouvrement sur les avances pour divers services		24,786
Total		2,424,656
PRODUITS DIVERS.		
Amendes et confiscations	25,723	
Acquits à caution	2,983	28,730
Droits de navigation consignés	24	
Total général des contributions indirectes		2,453,386

Nota. Les produits des contributions indirectes en 1839, ayant été de . . . . . 2,307,198 francs
Il y a eu en 1840 une augmentation de 146,188

ÉTAT DES RECETTES

FAITES PAR LE GOUVERNEMENT

DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA,

PENDANT L'ANNÉE 1840.

INDICATION DES RECETTES.	SOMMES TOTALES.
	francs
RÉCAPITULATION DES RECETTES FAITES PAR LE GOUVERNEMENT DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA, EN 1840.	
Contributions directes.	2,620,946
Administration des forêts.	1,220,657
Administration des douanes.	69,600
Administration des postes.	676,628
Administration de l'enregistrement et des domaines.	1,722,480
Administration des contributions indirectes.	2,307,298
Total des impôts prélevés dans le département du Jura, en 1840.	8,617,609

État des dépenses et des recettes faites par le gouvernement dans le département du Jura, pendant l'année 1840.

BALANCE DES DÉPENSES ET DES RECETTES.		SOMMES TOTALES.
		francs.
RECETTES TOTALES.		
Les recettes se sont élevées, d'après les états officiels, à la somme de.		8,617,609
Les dépenses faites pour les divers services publics payés par le trésor, ont été, pour la même année, de.		3,348,108
Différence entre les recettes et les dépenses.		5,269,501
Il faut ajouter à cette somme de.		5,269,501
1° La portion payée par le département du Jura pour droits de douanes et d'entrée sur les marchandises coloniales et autres consommées dans le Jura.		
La recette totale des douanes, sans les droits sur les sels, étant de.	121,820,266 fr.	
Le $\frac{1}{100}$ rapport de la population du Jura.	1,218,202	
Dont il faut retrancher le produit des douanes, dans le Jura, de.	69,600	
Reste.	1,148,602	1,148,602
2° Il faut encore compter la perte causée au département par les divers recrutements, qui lui enlèvent 5,000 jeunes gens, qui produiraient, terme moyen de leurs travaux, 1,000 fr. par an; ensemble.		5,000,000
Total des contributions ou charges imposées au département du Jura.		11,418,103
Ce qui, en 37 ans, donne en pertes avec les intérêts composés.		1,141,810,300

EXTRAIT DU BUDGET

DES DÉPENSES ET RECETTES DE LA FRANCE.

EXERCICE 1840.

TABLEAU O.

COMPARAISON

DES DÉPENSES GÉNÉRALES DU ROYAUME

AUX DÉPENSES ORDONNÉES DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA.

EXERCICE 1840.

INDICATION DES DÉPENSES.	BUDGET DE L'ÉTAT, 1840.	LE 106e de ce budget, rapport des populations.	DÉPENSES dans LE JURA.	DIFFÉRENCE en moins.
	francs.	francs.	francs.	francs.
MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES CULTES.				
Justice	21,075,255	198,917	98,015	100,902
Cultes	36,024,940	339,900	354,153	
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	10,849,289	102,351	»	
MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE	16,102,130	152,086	10,665	141,421
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.				
Dépenses imputables sur les fonds généraux	31,690,913	298,971	141,827	906,750
Dépenses départementales sur les ressources spéciales	79,458,219	749,606		
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.				
Encouragement à l'agriculture	800,000	7,547	2,000	5,547
Encouragement à la pêche maritime	5,500,000	51,886	»	
Haras	2,000,000	18,867	»	70,753
Dépenses totales de ce ministère	19,299,687	182,072	99,718	82,354
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.				
Service ordinaire	60,975,744	575,238	384,090	191,148
Service des travaux extraordinaires	66,896,419	631,099	440,017	191,082
Travaux votés sur l'amortissement	426,223,000	4,019,000	»	4,019,000
MINISTÈRE DE LA GUERRE	390,946,812	3,688,160	1,052,686	2,635,474
MINISTÈRE DE LA MARINE	98,346,812	927,800	»	927,800
MINISTÈRE DES FINANCES.				
Dépenses générales	21,642,419	204,173		
Frais de régie, de perception, etc.	131,643,429	1,241,823		
Remboursement et restitution	61,195,530	577,316		
Total pour le ministère des finances	214,481,378	2,023,312	776,937	1,246,094

Tableau P.

COMPARAISON

DES RECETTES GÉNÉRALES DU ROYAUME

AUX RECETTES ORDONNÉES DANS LE DÉPARTEMENT DU JURA.

EXERCICE 1840.

INDICATION DES RECETTES.	BUDGET DE L'ÉTAT, 1840.	LE 106e de ce budget, rapport des populations.	RECETTES dans LE JURA, 1840.	DIFFÉRENCES en plus et en moins.
	francs.	francs.	francs.	francs.
CRÉDITS OUVERTS.				
Contribution foncière	267,314,793	2,522,592	2,019,211	503,381
Contributions personnelle et mobilière	56,677,704	534,695	396,872	137,823
Contributions des portes et fenêtres	30,784,762	290,415	204,863	85,552
Enregistrement	175,138,287	1,652,247	1,722,480	394,387
Greffe, passe-ports, timbre	49,149,679	464,620		
Forêts. — Produits des coupes, etc.	34,624,636	326,676	1,220,657	893,981
Droits des douanes	121,805,266	1,123,967	69,600	1,054,367
Taxe de consommation des sels	56,577,626	533,752		
CONTRIBUTIONS INDIRECTES.			816,126	203,139
Sels	8,404,265	79,235		
Boissons	90,467,649	853,468	1,604,145	750,677
Produits de la vente des tabacs	94,721,983	891,905	748,260	
Produits de la vente des poudres	5,615,916	52,980	47,465	
Produits totaux des contributions indirectes	237,652,152	2,232,247	2,424,656	192,409
Produits des postes	46,097,850	434,885	676,628	241,742
Produits universitaires	4,125,393	38,984	67,221	28,337
Produits des contingents communaux pour travaux de chemins vicinaux de grande communication	6,000,000	54,768	56,578	

COMPARAISON

De la Dépense annuelle par mille habitants, pour divers services publics, pendant l'année 1840, *en France, dans le Jura, et dans quelques cantons et villes de la Suisse.*

INDICATIONS.	ROYAUME DE FRANCE.	DÉPARTEMENT DU JURA.	VILLE DE LONS-LE-SAULNIER.	VILLE DE GENÈVE.	CANTON DE GENÈVE.	CANTON DE VAUD.	CANTON DE BERNE.	VILLE DE BALE.	CANTON DE NEUCHATEL.	CANTON DE SAINT-GALL.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
DETTE PUBLIQUE, PENSIONS, CHAMBRES.	9,524	. . . .	. . . .	880	576	1,188	1,015	916	2,300	28
MINISTÈRE DE LA JUSTICE.	562	. . . .	. . . .	2,403	2,734	1,581	1,500	. . . .	1,130	640
— CULTES.	759	. . . .	. . . .	2,347	1,406	2,115	. . . .	. . . .	679	. . . .
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.	354	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	16	. . . .	. . . .	. . . .
MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.	481	. . . .	2,376	3,094	2,020	1,766	3,267	. . . .	543	187
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.	2,402	. . . .	276	470	1,904	500	819	2,099	1,175	898
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE. .	576	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	320
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.	3,817	. . . .	1,144	3,203	2,723	3,104	1,258	7,806	1,408	3,040
MINISTÈRE DE LA GUERRE.	7,207	. . . .	386	440	4,267	2,110	1,599	1,596	780	1,175
MINISTÈRE DES FINANCES.	5,208	. . . .	3,880	1,000	1,934	405	232	1,299	414	500
DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.	5,623	. . . .	3,844	500	930	82	1,145	. . . .	. . . .	100
TOTAL PAR MILLE AMES.	36,513	2,267	11,906	14,337	18,514	12,851	10,851	13,716	8,429	6,888

REMARQUES SUR LES TABLEAUX.

Comparaisons des impôts annuels payés par les habitants des villes de Lons-le-Saulnier, de Genève, de Bâle ; et influence de ces impôts sur l'avenir des familles.

Un habitant de la ville de Lons-le-Saulnier paye en moyenne, par an :				
pour les impôts du gouvernement.			36 fr.	51
pour les impôts du département.			2	28
pour les impôts de la ville.			11	90
Ensemble.			50	69
Un habitant de Genève paye en moyenne, par an :				
Dépenses cantonnales et fédérales.	18	61		
Dépenses de la ville.	14	35		
Ensemble.	32	96	32	96
Différence par an.			17	73
En trente-sept ans, l'intérêt étant de 5 pour 100 et avec les intérêts composés, 17 fr. 73 c. par an, font.				1,773
Ainsi une famille de sept personnes aura payé, en plus, à Lons-le-Saulnier qu'à Genève, en trente-sept ans.				12,411

C'est-à-dire que si deux familles de sept personnes, l'une résidant à Lons-le-Saulnier et l'autre à Genève, dans une position sociale identique, ont chacune 12,411 fr. de fortune, et vivent parfaitement de même, la famille de Lons-le-Saulnier sera complétement ruinée par les impôts en trente-sept ans, et la famille de Genève aura conservé la totalité de son capital.

Un habitant de Lons-le-Saulnier paye terme moyen, par an.	50 fr.	69
Un habitant de la ville de Bâle paye terme moyen, par an.	13	71
Différence par an.	36	98

En trente-sept ans, l'habitant de Lons-le-Saulnier aura payé, l'intérêt étant à 5 pour 100, et en comptant les intérêts composés, en plus qu'un habitant de Bâle.	3,698
Ainsi les impôts auront enlevé en trente-sept ans à une famille de sept personnes de Lons-le-Saulnier, au delà des contributions acquittées par une famille de sept personnes de Bâle, la somme énorme de. .	25,886 fr.

D'où il résulte que si deux familles de sept personnes dans les mêmes conditions sociales, vivant de même, l'une à Lons-le-Saulnier et l'autre à Bâle, ont chacune un capital de 25,886 fr., la première, après trente-sept ans, sera entièrement ruinée, et l'autre conservera intégralement son capital.

Si elles exercent un commerce, une industrie, avec le même zèle, après trente-sept ans la famille de Bâle aura toujours gagné, au delà de celle de Lons-le-Saulnier. . . . . 25,886 fr.

Si nous étendons ce calcul à soixante-quatorze ans et à des milliers d'habitants, nous trouverons des centaines de millions de différence perdus par les populations les plus imposées, ou gagnés par les moins imposées.

Comparaison de la quotité des impôts annuels, de leur emploi et de leur influence dans le département du Jura et dans quelques cantons suisses.

Un habitant du Jura paye, terme moyen, en impôts publics, par an :			36 fr.	51
Impôts du département.			2	28
Impositions de la commune.			2	21
Total par an.			41	00
Un habitant du canton de Genève paye par an. . .	18	51		
Id. du canton de Vaud.	12	85		
Id. du canton de Berne.	10	85		
Id. du canton de Bâle (ville).	13	71		
Id. du canton de Neuchâtel.	8	43		
Id. du canton de Saint-Gall.	6	88		
Ensemble.	71	23		
Le sixième est de	11	87		
Différence.			29	13

Différence.	29	13
ou en nombre rond.	12	00

Un habitant du Jura paye donc, chaque année, 29 fr. de plus qu'un habitant de la Suisse. La population du Jura étant de 315,355,

La somme annuelle payée en plus est de. . . . . 9,145,295 fr.

Cette annuité, continuée pendant trente-sept ans, calculée à l'intérêt de 5 pour 100 et avec intérêts composés, donne l'énorme capital de. 914,529,500

Ainsi les dépenses du gouvernement ont enlevé à un seul département de France, en 37 ans, près d'un milliard de plus que dans un canton suisse d'une égale population.

Ces calculs, dont on peut contester les résultats, qu'on réduira même à la moitié ou au tiers, donneront encore, dans un cas, 500 millions, et dans l'autre cas, 330 millions de perte pendant la durée d'une génération.

Ainsi s'expliquent, d'une part les richesses financières dès villes de Bâle, Genève, Neuchâtel, Berne, Zurich, Saint-Gall; le bas prix de la main-d'œuvre et de l'intérêt des capitaux dans ces cantons; la prospérité extraordinaire des fabriques, dus principalement à ces deux circonstances; la prospérité et la conservation des familles; et de l'autre l'état stationnaire et rétrograde des départements français en montagnes, le haut prix de l'argent, les ravages de l'usure, la ruine des anciennes familles de propriétaires, d'agriculteurs et de rentiers dans les campagnes de ces départements, et les acquisitions des grandes propriétés françaises par des Suisses.

Si on passe maintenant à l'examen de l'emploi des impôts en France et en Suisse, on constatera qu'en France les contributions sont consommées par des dépenses de luxe et improductives, en expéditions ruineuses, sans chance ni de profits ni de gloire; et qu'en Suisse au contraire les impôts sont réservés à des dépenses très-productives et presque exclusivement consacrés à l'instruction, à l'éducation de la jeunesse, aux travaux utiles, etc.

EXTRAITS

DU

COMPTE RENDU PAR LES JOURNAUX

DE LA PREMIÈRE PARTIE DU SECOND VOLUME

DES

MÉMOIRES SUR LES TRAVAUX PUBLICS,

PAR J. CORDIER.

ARTICLES PUBLIÉS

PAR LE JOURNAL *LA PATRIE* (1).

MÉMOIRES SUR LES TRAVAUX PUBLICS,

PAR M. J. CORDIER,

Inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, en retraite, député du Jura.

Nos critiques, qu'on suppose à tort sévères, des actes de l'administration, sont maintenant justifiées aux yeux mêmes de ses partisans de bonne foi, jusqu'alors abusés.

Avec 630 mille fonctionnaires et soldats, 1,300 millions d'impôts et une autorité presque sans limites, cette administration se montre impuissante à créer ces voies nouvelles, admirables, de chemins de fer, que le pays réclame avec instance, et que les autres gouvernements exécutent avec rapidité et bonheur.

Déjà on compte des lignes de chemins de fer : aux États-Unis, de 2,000 lieues ; en Russie, de 1,500 ; en Prusse et en Allemagne, de 1,300 ; en Angleterre, de 1,200 ; en Autriche, de 500 ; en Belgique, de 160 ; et en France, seulement de 140 lieues achevées ou entreprises.

L'auteur s'est proposé de rechercher quelles sont les causes et les conséquences des obstacles apportés en France aux améliorations intérieures, quels sont les moyens de lui rendre son premier rang parmi les nations et de prévenir des révolutions nouvelles.

Dans un premier volume, il donne l'historique des canaux célèbres entrepris depuis quatre mille ans, et des divers systèmes d'exécution suivis ; il examine quelle a été l'influence contraire, sur l'avenir des dynasties et des empires et sur le sort des peuples, des travaux fastueux et des ouvrages productifs, et il ne conclut que sur le témoignage de faits authentiques et nombreux.

Nous nous bornerons à citer quelques-unes de ses remarques, nous réservant de les discuter bientôt, dans ce moment où les lois proposées sur les chemins de fer appelleront toute la sollicitude des Chambres.

Journal *la Patrie*, — Vendredi 4 février 1842.

Des Canaux et Monuments célèbres de l'antiquité.

Les grands conquérants, avides de toutes les gloires, ont voulu s'immortaliser en ouvrant des canaux, en élevant des monuments fastueux.

Disposant de troupes toujours victorieuses, de millions de sujets et d'esclaves, ils crurent dompter la nature, et furent vaincus par elle. La plupart de leurs travaux furent abandonnés, et les savants voyageurs en recherchent en vain les traces effacées par les siècles.

Mais l'histoire nous apprend les destinées des peuples qui ont été condamnés aux travaux. Les populations, traitées en bêtes de somme, furent décimées par la fatigue, la misère et les maladies; elles se précipitèrent avec frénésie sous les drapeaux de la révolte et de l'ennemi, ou se montrèrent incapables de se défendre des invasions.

Les monuments des souverains ont toujours entraîné la ruine des nations par les guerres civiles ou les conquêtes.

La servitude de l'Égypte, de la Chine, de l'Assyrie, de la Grèce et de Rome, etc., date des époques de la construction des monuments célébrés par les poëtes comme des merveilles.

Les princes grands architectes, forcés, pour réaliser leurs vastes projets, d'accabler les peuples par des corvées et des impôts, excitèrent le juste blâme des historiens contemporains courageux, qui rappelèrent les règnes précédents plus heureux et se montrèrent ombrageux et plus tard implacables. Tous ces princes célèbres dans l'antiquité ont proscrit les savants et les historiens; plusieurs ont fait brûler les livres et ont réservé leurs faveurs exclusives aux poëtes admirateurs des monuments de luxe.

Grands travaux des temps modernes.

Les grands travaux de fortification entrepris par l'empereur Justinien, les monuments fastueux des Médicis et de Louis XIV ont aussi occasionné la ruine des finances, l'exagération des impôts, la misère des peuples, la perte de leur liberté, et, plus tard, des guerres et des invasions.

Les grands canaux commencés par Charlemagne, Charles-Quint et Napoléon sont encore inachevés.

Siècles de la belle architecture.

Les époques des grands et beaux monuments cités comme des chefs-d'œuvre d'architecture, sont des âges de transition de la liberté à la servitude des peuples.

Il faut le génie et la puissance d'un peuple libre pour les concevoir, les diriger et les achever ; mais les prodigalités dans les dépenses amènent la corruption, et leur exécution rend le commandement impitoyable et l'obéissance ruineuse et mortelle.

Entreprises des princes paternels et hommes de génie.

Henri IV, aussi digne de gloire par la profonde sagesse de ses édits que par ses victoires, est le premier législateur des travaux productifs, sources des richesses des peuples. La France doit à ce souverain les desséchements des marais, le premier canal de navigation entrepris en Europe, et la pensée des grands canaux de Languedoc, de Bourgogne, etc., exécutés sous les règnes suivants.

Henri IV employait aux travaux ses meilleures troupes, les visitait souvent, les encourageait par des récompenses honorifiques et leur inspirait la même ardeur qu'un jour de bataille.

Le roi de Suède et de Norwége, d'une conformité parfaite par le lieu de naissance, la gloire militaire, l'amour du peuple, le génie, etc., a aussi fait exécuter par ses troupes de nombreux et admirables travaux, utiles et productifs.

Nous citerons le passage de l'ouvrage de M. J. Cordier, sur les canaux de la Suède et de la Norwége.

« Le roi de Suède et de Norwége, Charles-Jean, comme Henri IV, a fait exécu-
» ter des canaux par son armée ; comme Henri IV, il allait souvent visiter et en-
» courager ses soldats ; il leur persuadait que leur courage à vaincre les obstacles
» de la nature et à enrichir le commerce et l'agriculture du pays, leur mériterait
» autant d'honneur, de reconnaissance et de gloire qu'une bataille gagnée contre
» l'ennemi.

» L'organisation, en Suède, des travaux et des troupes chargées de les exécuter,
» fut, dans l'ensemble et les détails, de tout point exemplaire et admirable, et mé-
» ritera les éloges et la reconnaissance de la postérité.

» Le roi Charles-Jean a eu l'extrême prudence de n'entreprendre que des travaux
» productifs ; de ne point mêler les troupes aux ouvriers manœuvres ; il a compris
» que l'armée eût été blessée, désaffectionnée, démoralisée par cette assimilation ;
» qu'on l'eût ravalée à la condition des mercenaires. Les soldats ont besoin de res-
» ter sous le charme de l'honneur et de la gloire, pour supporter les rigueurs de la
» discipline et des privations. Il faut que, dans les travaux, les soldats soient par-
» faitement nourris, sainement logés, peu payés, mais largement récompensés par des
» distinctions et de l'avancement, en raison de leur zèle, de leur intelligence et de
» leur dévouement sur les ateliers.

» Le système du roi Charles-Jean, que les circonstances autorisaient et conseil-
» laient, a été justifié par le succès et favorisé par l'heureuse durée de son règne.

« Si ce grand roi n'eût pas achevé ces belles entreprises utiles, il est probable que » ses successeurs, comme ses prédécesseurs, les eussent laissées imparfaites, etc. »

Travaux entrepris par des associations concessionnaires, à leurs frais et périls et à perpétuité.

Les peuples libres n'élèvent point de travaux de luxe; ils savent que les monuments d'architecture, les impôts excessifs et la servitude sont synonymes, ou liés comme les effets aux causes. Ils confient les travaux d'intérêt général à des compagnies qui les entreprennent à leurs frais et périls.

Les associations, composées des notables habitants des contrées traversées, sont protégées et encouragées par les institutions et par les lois de concession; elles dressent tous les projets utiles; les exécutent avec rapidité et habileté, et les entretiennent avec vigilance. Le pays ne supporte pas les pertes, il ne paye qu'après l'achèvement des travaux, lorsqu'il en jouit. Il ne rembourse qu'une partie des avantages qu'il retire; les contrées éloignées ne contribuent pas dans les dépenses; chaque génération appelée à profiter des améliorations créées, est également imposée.

Ce système est donc le plus équitable; il est aussi le plus prévoyant. Les compagnies disposent des ressources et du crédit du pays; elles sont donc plus riches que le gouvernement lui-même, et plus capables d'exécuter de grands travaux. Plus elles achèvent d'entreprises productives, plus le pays est prospère; plus il est en état de former de nouvelles associations.

Ces compagnies, de plus en plus nombreuses et hardies, procurent le perfectionnement de la navigation, l'établissement de chemins de fer, la construction de vaisseaux à vapeur nombreux, qui rendent les transports plus rapides et moins chers; dès lors, les manufacturiers obtiennent les matières premières à plus bas prix, vendent leurs produits à meilleur marché, et s'emparent du monopole du commerce étranger.

Ces associations forment d'excellents administrateurs, des ingénieurs et des mécaniciens exercés et nombreux; elles unissent les populations par mille liens perpétuels; en forment, pour ainsi dire, de grandes familles. Par elles, le pays marche à une prospérité toujours croissante, et devient formidable au dehors, par son dévouement et ses immenses ressources.

Des travaux entrepris par une administration centrale, spéciale, absolue, dans un grand empire.

Une administration centrale, spéciale, absolue, confiée à des commis sans responsabilité, ne peut avoir la sollicitude prévoyante d'un souverain héréditaire, éclairé, occupé du soin glorieux d'accroître les prospérités et la grandeur de son

empire; elle a moins encore le génie des associations concessionnaires de grands travaux, appelées à la fortune par les succès, ou condamnées à la ruine par des fautes.

Une telle administration, sans avenir, sans entrailles, ambitieuse, prodigue les impôts du peuple; elle ordonne les travaux fastueux, ne calcule ni les dépenses à faire, ni les revenus à espérer; elle épuise les finances, accroît sans terme les contributions et les dettes, rend la nation stationnaire et rétrograde, relativement aux autres états; enfin elle prépare des catastrophes qui n'atteignent jamais ses agents subalternes, revêtus d'une autorité usurpée plus que souveraine.

Des grands projets de canaux et de chemins de fer, en France.

La séduction de la gloire et des conquêtes, le fléau des peuples, tour à tour vainqueurs et vaincus, les illusions militaires habilement alimentées par des ambitieux, ont été la source des malheurs séculaires de la France, et surtout de la perte de ses libertés.

Au sein même de la paix, loin de songer à réparer les malheurs de la guerre, une administration absolue, dédaignant les leçons de l'expérience, prend toujours pour modèles les entreprises des premiers Césars, de Justinien, de Périclès, des Médicis, de Louis XIV; elle propose et fait adopter des travaux gigantesques et improductifs; elle a entraîné la ruine des finances et du royaume à toutes les époques.

Nos administrateurs subalternes tout-puissants, entourés d'heureux solliciteurs et du luxe de la capitale, oublient le sort malheureux de quarante départements éloignés, ou en montagnes, qui payent pour tout et pour tous; ou plutôt ils ne les comptnet que pour en exiger, sans retour, des contributions excessives en hommes et en argent.

Les documents recueillis par M. J. Cordier, sur les monuments publics et productifs dans les divers états civilisés modernes, sont d'utiles enseignements qui montrent l'urgente nécessité de revenir à une législation plus conforme à un gouvernement représentatif parfait et aux saines doctrines de l'économie politique.

L'auteur rappelle les principes établis, comme des adages, par les législateurs vénérés, et admis par les nations progressives et puissantes.

1° Les administrations des grands empires qui exécutent, avec les impôts, les travaux publics, sans la participation directe des autorités locales, n'entreprennent que des ouvrages fastueux; elles n'achèvent que rarement, lentement, n'entretiennent jamais.

2° La génération qui paye n'en retire aucun avantage.

3° Les contrées éloignées sont imposées pour des ouvrages dont elles ne profiteront pas.

4° Ces entreprises, acquittées en grande partie par les habitants des campagnes et par les classes ouvrières, contribuent à rendre leurs impôts plus lourds et leur misère plus profonde.

DU RÉSEAU DE CHEMINS DE FER PRÉSENTÉ PAR M. TESTE(1).

Ligne de Paris à la frontière de Belgique.

Nous avons exposé dans notre numéro du 13 les divers systèmes mis en présence, parmi lesquels nous avons fait remarquer celui de M. Cordier, ingénieur des plus distingués; nous avons avancé que l'une et l'autre de ces lignes avaient une importance réelle et bien caractérisée. Nous avons promis de le prouver, et il nous sera facile de le faire.

La première va de Paris à Calais par Amiens, Abbeville et Boulogne; elle a un but d'utilité tout à la fois agricole, manufacturier, commercial, maritime et d'internationalité avec l'Angleterre.

Sous ce dernier rapport, elle est favorisée, car elle touche les portes d'Abbeville, de Saint-Valery, d'Étaples, de Boulogne et de Calais; met en communication Paris et Londres par le chemin le plus court, et n'oblige à parcourir par mer que la moindre distance possible. Elle laisse aux voyageurs, selon la direction des vents et des courants, la faculté de choisir celui des ports de Boulogne ou de Calais qui est le plus favorable à la traversée.

L'importance manufacturière d'Amiens, d'Abbeville, et la richesse de Boulogne suffiraient seules pour motiver la création de cette ligne, si le mouvement considérable des voyageurs ne la prescrivait pas impérieusement.

La deuxième ligne va de Paris à Lille et à la frontière par Amiens, Arras et Douai. Elle est plus agricole, plus manufacturière et plus commerciale que la première; elle a en outre un caractère plus stratégique et plus politique que les deux autres.

Elle dessert directement deux centres politiques; elle touche ou longe de fort près les places de guerre les plus importantes de notre frontière du nord; elle traverse la population la plus considérable et la plus riche de la France; en outre, elle peut conduire en quelques heures une armée française non pas seulement sur notre frontière, mais encore sur Gand, sur Anvers, dans le cas où l'Anglais voudrait les enlever par un coup de main à nos alliés les Belges.

(1) Journal *la Patrie*. — 16 février 1842.

Cette ligne devra nécessairement être faite dans un temps plus ou moins éloigné. Il y a déjà plusieurs années qu'elle serait exécutée si le gouvernement l'eût voulu, mais il craint les chemins de fer beaucoup plus qu'il ne les désire ; aussi a-t-il entravé l'industrie autant qu'il l'a pu.

La troisième ligne de Paris à Valenciennes et à la frontière, passant par Saint-Quentin, a l'avantage sur les deux autres, sous le rapport du caractère agricole, commercial, manufacturier et stratégique, que personne ne peut contester.

La richesse agricole qui existe dans la vallée de l'Oise, les nombreuses fabriques de Saint-Quentin, de Cambrai et de Valenciennes, ainsi que celles des campagnes qui environnent ces villes, sont des faits patents qu'on ne peut pas plus nier que l'importance militaire de Cambrai, de Valenciennes, de Condé, etc.

Voilà des considérations bien puissantes et qui, toutes réunies, sont plus que suffisantes pour justifier l'établissement de cette ligne et la priorité que nous sollicitons en sa faveur. Elle serait terminée depuis plusieurs années si l'administration, par ses chicanes incessantes, n'avait pas entravé l'industrie qui la sollicitait.

Ces lignes ne présentent aucune impossibilité matérielle. Celle de Boulogne a un premier souterrain de 650 mètres et un deuxième de 4,025 mètres entre Boulogne et Calais. Mais on peut les éviter ou les réduire considérablement en allongeant un peu le parcours

Celle par Lille ne présente plus de souterrains depuis les modifications que l'on a fait subir à son tracé ; seulement elle exigera des travaux de terrassement considérables.

Celle par Saint-Quentin ne nécessite qu'un seul souterrain de 1,610 mètres. Ce projet, qui est de M. Cordier, est d'une exécution très-facile, et les produits en seraient très-grands. Il faudrait donc le laisser exécuter à l'industrie. On pourrait ne le faire d'abord qu'à une voie seulement, avec de nombreuses gares d'évitement.

Nous faisons des vœux pour que l'État vienne en aide aux compagnies, soit en abandonnant le capital de la subvention qu'il accorderait, soit qu'il se borne à accorder une garantie d'intérêt de quatre pour cent, et un demi pour cent d'amortissement pour le capital seulement nécessaire aux travaux de terrassement, d'art, et à l'acquisition de tout le matériel d'exploitation. Enfin puisqu'il paraît admis par tous les bons esprits que l'acquisition des terrains est l'opération qui présente le plus de difficultés, dès qu'il faut en outre intéresser les populations au succès de ces entreprises, nous raisonnons en adoptant provisoirement, et sauf examen, l'idée du ministre qui consiste à faire fournir les terrains par les communes, les cantons, les arrondissements et les départements. Nous devons cependant dire qu'une garantie d'intérêt donne lieu à des agiotages d'argent que nous signalerons en examinant le côté financier de la question.

Nous demandons également que la ligne de Paris à Lille, à deux voies, et l'em-

branchement à une voie de Douai à Calais et à Dunkerque par Saint-Omer, soient livrées à l'industrie aux mêmes conditions.

Notre demande s'étend à la ligne d'Amiens à Calais par Boulogne, à une voie seulement.

Nous ne doutons pas un seul instant qu'il se présente des compagnies véritablement industrielles pour en solliciter l'exécution. C'est le seul moyen de mettre un terme à toutes ces récriminations de localité à localité. C'est aussi, nous le répétons, le seul moyen de distinguer si une ligne est bonne ou mauvaise, si elle est utile ou inutile.

Enfin l'industrie véritable est la seule pierre de touche qui permette au gouvernement de ne jamais se tromper, et qui puisse lui donner le caractère d'impartialité dont il ne doit jamais se départir.

Comment en effet admettre le concours simultané de l'État, des départements, des communes, des fournisseurs et des fermiers des chemins de fer?

L'intervention de tant d'intérêts divers, contraires, entraînerait des débats inévitables et des lenteurs préjudiciables. Depuis huit ans des compagnies de propriétaires avaient offert d'exécuter à leurs frais et périls et en deux ans les chemins de fer de Lille et Valenciennes à la frontière belge; depuis trois ans l'État s'est chargé de ces lignes de quatre lieues et ne les a pas achevées. Peut-on dès lors concevoir l'espérance qu'il terminera, en dix ans, six cents lieues de chemins de fer dont les projets ne sont pas arrêtés?

Lorsque nous demandons l'exécution des chemins de fer par des compagnies industrielles et que nous repoussons vivement les compagnies financières, nous devons dire un mot de ces dernières.

Des concessions de chemins de fer ont été accordées très-légèrement à des compagnies improvisées de financiers spéculateurs qui n'avaient pas dressé de projets et ne connaissaient ni les localités ni les travaux; alors tout pour eux s'est réduit en jeu de bourse; ils n'ont cherché que des bénéfices par la vente des actions.

M. le ministre conclut de ces résultats qu'il était facile de prévoir qu'on ne peut espérer le concours des associations pour l'exécution des chemins de fer. Mais cette supposition est démentie par tous les faits au dedans et au dehors. En France, des compagnies ont exécuté des travaux rapidement et bien. Au dehors, des associations ont créé toutes les améliorations.

D'ailleurs, avec les cahiers des charges tels qu'ils sont imposés par l'administration, où chaque clause est une menace de confiscation et de ruine, on ne peut espérer en général que des simulacres d'association, que des spéculateurs temporaires qui comptent sur des bénéfices immédiats et sur une protection puissante. Il en sera autrement du jour où l'administration aura changé son mauvais vouloir contre de la bonne volonté restreinte dans les limites de la plus sévère justice.

Il faut à la France, dans un court délai, un réseau de chemins de fer; on doit donc adopter un système qui rende leur exécution possible et facile.

Le gouvernement doit se borner à imposer des clauses et conditions sans lesquelles aucune association intelligente et offrant des garanties ne peut se présenter; par exemple, des tarifs modérés et suffisants, la perpétuité de la concession, l'affranchissement de toute taxe.

Avec de telles conditions, nous ne saurions trop le répéter, les lignes seraient immédiatement soumissionnées par de véritables associations; elles seraient bientôt entreprises et achevées en quatre ou cinq ans.

C'est par les prodiges des associations que la France, au dix-septième siècle, a exécuté les premiers et les plus beaux canaux. C'est par des associations que les Pays-Bas, l'Angleterre et les États-Unis ont ouvert des voies navigables sans nombre, des lignes de chemins de fer, et ont créé des flottes à vapeur, et enfin conquis et administré des empires.

Ces associations forment des administrateurs expérimentés, des ingénieurs, des mécaniciens exercés. Elles unissent les populations, par mille liens perpétuels, en grandes familles. Elles rendent le pays prospère au dedans, formidable au dehors, et le gouvernement établi, puissant et glorieux.

Par le système des associations, le ministère ouvre à tous les départements une libre carrière aux améliorations. Il accueille chaque association qui remplit les conditions prescrites et égales pour toutes. Il fait payer les travaux par ceux qui en profitent.

Si, d'une part, il renonce au charme du pouvoir absolu, c'est-à-dire au droit de choisir arbitrairement les localités, les fournisseurs, les agents supérieurs, les fermiers des chemins de fer; d'autre part, la prospérité du royaume, sa grandeur et sa gloire sont des récompenses plus dignes des véritables successeurs des Sully, des Richelieu, des Colbert, les premiers fondateurs du système d'association en France et dans le monde.

EXAMEN DES PROJETS DE LOI RELATIFS AUX CANAUX.

Hier, ainsi que nous l'avons annoncé, la chambre des députés s'est réunie dans ses bureaux pour examiner deux projets de loi d'une haute importance pour notre commerce intérieur. On sait que l'un a pour objet le retrait des concessions et l'abaissement des tarifs des voies concédées à des compagnies. L'autre concerne le

rachat des actions de jouissance des canaux exécutés par voie d'emprunt, en vertu des lois de 1821 et de 1822.

Ces deux projets tendent à rendre au gouvernement un droit, un pouvoir qui sont entre les mains des compagnies. Le but apparent de la loi est de donner à l'État la faculté d'abaisser les tarifs.

Ce projet du gouvernement a été vivement attaqué dans plusieurs bureaux, notamment par M. Cordier, dont les connaissances spéciales font toujours autorité.

Nous croyons devoir reproduire en entier l'opinion de cet honorable député sur la première question ; demain nous nous occuperons du projet relatif au rachat des actions de jouissance des canaux.

Messieurs, a dit M. Cordier, l'esprit et les dispositions de ces projets de loi, en opposition avec les principes d'économie politique, sont des violations de traités solennels ; l'exécution des mesures proposées serait nuisible même aux populations imprévoyantes qui les sollicitent. En les adoptant, on ravirait à la France jusqu'à l'espérance d'avoir jamais un système complet de bonnes communications intérieures par des canaux ou des chemins de fer.

Quelques faits constateront ces vérités et ces conjectures.

Lorsqu'en 1791, une loi aussi inique qu'imprévoyante dépouilla les provinces et les villes des canaux exécutés à leurs frais, et des dotations consacrées aux colléges et aux hospices, le gouvernement promit une large dispensation de bienfaits, et se chargea de payer les dépenses publiques. Aucun engagement contracté à cette époque n'a été réalisé ; les canaux confisqués par le décret de 1791, furent vingt ans négligés, presque abandonnés, bientôt envasés et d'une navigation difficile et de plus en plus chère.

On dépensait des millions à ouvrir de nouveaux canaux neufs, et on refusait quelques mille francs à l'entretien des anciens canaux.

On sait que l'administration trop centralisée d'un grand pays est dans l'impossibilité de veiller avec sollicitude à la conservation des ouvrages éloignés, et qu'elle réserve, par goût, par habitude, par un entraînement irrésistible, les fonds publics aux travaux fastueux qui promettent de la renommée aux administrateurs.

Lorsque l'ingénieur du gouvernement adresse le projet de réparation d'un canal, d'un pont renversé, son rapport passe par de nombreuses filières, et ne revient approuvé que bien des mois après et lorsque les dégradations ont augmenté, et quand la saison ne permet plus d'entreprendre les travaux.

Quand, au contraire, l'ingénieur d'une compagnie est prévenu d'un accident, il va, le même jour, visiter les lieux, en rend compte immédiatement à l'administrateur en chef, et le lendemain il met des ouvriers à l'œuvre, et en quelques jours la navigation est rétablie.

N'est-il donc pas évident que lorsque l'État sera seul propriétaire des nouveaux

canaux, que l'on veut exproprier, les entretiens seront négligés, les chômages plus longs, les frais de transport plus élevés ; il y aura donc perte pour les populations riveraines qui sollicitent l'expropriation.

Mais le gouvernement est propriétaire des rivières qu'il laisse à l'état de nature, comme au temps de la Genèse ; sur la basse Seine, par exemple, on remarque encore, vis-à-vis de la forêt de Saint-Germain, les pieux et les pierres d'un fort élevé par les Normands, et qui rendent, pendant les basses eaux, la navigation difficile et dangereuse.

Sur la Marne, au pont de Charenton, sur la haute Seine, au Port à l'Anglais, la navigation est suspendue, aux abords de Paris, chaque année pendant plusieurs mois, parce qu'on ajourne ou repousse les projets d'amélioration. Peut-on espérer que les canaux expropriés et éloignés seront plutôt perfectionnés et mieux entretenus que les rivières du gouvernement ?

Sur un bon canal, appartenant à une compagnie à perpétuité, le péage est égal à deux fois les frais de halage et du batelier ; sur une rivière appartenant à l'État, et à la remonte, le péage n'est pas la vingtième partie du fret. Il faudrait donc, par un système contraire, tripler les péages des rivières pour l'acquittement des travaux de perfectionnement confiés à des compagnies, afin de faire descendre le fret total à la remonte de 20 à 10 sur les rivières maintenant négligées

Ainsi, au lieu d'exproprier les canaux des compagnies, il faudrait leur confier la canalisation des rivières, afin d'obtenir en France, comme dans les Pays-Bas, en Angleterre et aux États-Unis, un système complet de bonne navigation. Déjà, les lois funestes de 1821 et 1822 ont coûté à la France, par les impôts et les intérêts composés, et surtout par des travaux de luxe, 300 millions de plus que les 100 millions empruntés aux financiers concessionnaires ; maintenant on propose de donner à ces mêmes financiers beaucoup plus que leurs avances, afin de réduire les tarifs.

Ainsi les cinquante départements éloignés, en montagnes, qui ne profitent pas de ces canaux, après avoir déjà acquitté leur quote-part d'un capital égal à trois fois l'évaluation de ces canaux, payeraient encore un nouveau capital, et de plus ils acquitteraient chaque année les dépenses d'entretien, c'est-à-dire les frais de transport sur ces mêmes canaux ; le tout au profit des contrées les plus riches qui jouiraient seules exclusivement des prétendus avantages.

Ces projets de loi sont surtout désastreux parce qu'ils repoussent à jamais les associations. Les compagnies n'auront plus aucune chance favorable. Si elles sont malheureuses, on les laissera dans la détresse, elles périront par les clauses hostiles ; si, malgré ces obstacles presque insurmontables, elles survivaient et s'enrichissaient par la loi, on viendrait les exproprier. Dans nos convictions, tout avenir de prospérité serait ravi pour jamais à la France

Les routes royales, dira-t-on, sont affranchies de péage, l'État les ouvre et les

entretient aux frais du public; il doit en être de même des canaux; nous répondrons que c'est par cette raison aussi que les grandes routes de France sont à la fois les moins nombreuses et les moins belles; c'est par cela encore que les départements éloignés sont accablés d'impôts, dont l'emploi, consacré à des travaux de luxe, ne leur est nullement profitable. En définitive, on leur a donné depuis 1830 par compensation, la *corvée*, ses exagérations, ses abus, ses dangers.

Le droit de rachat des canaux, fort spécieux, a toujours été funeste pour les contribuables. Il met les compagnies peu protégées à la disposition arbitraire de l'administration, et soumet le pays à la discrétion des compagnies financières puissantes.

Lorsque Crozat, lieutenant général, entrepreneur concessionnaire du canal de ce nom, eut achevé cet ouvrage, le reste du canal de Picardie n'étant pas fini, le canal Crozat ne rendait pas les frais d'entretien; mais sa compagnie fut assez influente pour obtenir du trésor plus qu'il n'avait dépensé. Il en serait ainsi des autres compagnies financières qui profiteraient de circonstances favorables pour obtenir de larges indemnités.

C'est parce que le droit de rachat a été rayé des premiers édits de concession des canaux de Languedoc, de Briare, de Loing, d'Orléans, que ces beaux ouvrages ont traversé les siècles et les épreuves plus terribles des révolutions, en se perfectionnant toujours. Sans cette clause, les compagnies auraient été remboursées en assignats et ruinées, et les canaux seraient comblés.

On suppose que la France ne doit plus espérer le concours des compagnies; c'est méconnaître l'esprit du pays, ou c'est juger sévèrement le gouvernement. D'une part, nous voyons les localités offrir des sommes considérables; d'autre part, on sait qu'aucune association n'est possible sous une administration absolue et arbitraire, et qu'elles exécutent avec hardiesse et bonheur les travaux utiles, dans tous les États parfaitement réglés.

Sur les réclamations des populations riveraines des canaux, des compagnies avaient déjà demandé, en 1793, le retrait des concessions, l'abaissement des tarifs, et en définitive la confiscation de ces mêmes canaux, à cette époque où les remboursements se faisaient en assignats.

La Convention, cette assemblée si hardie, examina ces plaintes, et recula, malgré leur violence, devant la sainteté d'un traité solennel.

Les contrats authentiques que la Convention n'a pas osé modifier, voulez-vous les détruire et faire plus que 93? Voulez-vous porter une main sacrilége sur les plus beaux monuments utiles du grand siècle et du grand roi? Voulez-vous profaner cette législation plus glorieuse encore due à Henri IV, et qui, importée dans les États voisins, leur a procuré une prospérité et une puissance extraordinaires?

La France de nos jours est digne des temps anciens, elle ferait de plus grandes choses encore sous une administration tutélaire et protectrice sachant respecter la

foi jurée. On trouvera des compagnies nombreuses lorsqu'on leur offrira des conditions équitables et des entreprises d'une étendue raisonnable.

Les lois proposées, si elles étaient adoptées, répudieraient les anciennes gloires de la France; elles frapperaient de nouvelles charges les cinquante départements toujours délaissés, et enlèveraient au pays tout avenir de prospérité et de grandeur.

Jeudi, 24 février 1842.

Nous savons que M. le ministre des travaux publics persiste avec une sorte d'obstination inqualifiable dans la volonté de faire adopter ses projets relatifs à la confection des chemins de fer. Il répond aux observations fort justes qui lui ont été soumises par MM. les ingénieurs ou par les organes libres de l'opinion publique, qu'il ne peut admettre que les projets étudiés par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées. Nous suspendons avec le plus grand empressement l'examen critique auquel nous nous livrons, pour donner place à l'opinion d'un homme d'un mérite incontesté, d'un député qui jouit d'une grande autorité, d'un homme spécial enfin, M. Cordier, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, député du Jura.

CHEMINS DE FER.

La France attend avec anxiété le résultat des projets de loi qui ont excité un intérêt universel mêlé d'espérances et d'inquiétudes.

Quelques populations, en petit nombre, sont satisfaites des tracés proposés, mais jugent, non sans raison, que les moyens financiers indiqués ne répondent point à la grandeur des entreprises annoncées.

L'immense majorité reste dans le doute sur les directions définitives; on reconnaît que beaucoup de contrées seront à jamais délaissées.

Il entre dans les attributions d'un journal consacré à la défense des grands intérêts de la patrie, d'exposer ses vues et de réclamer une justice plus complète et plus prompte.

Le gouvernement ne propose que des rayons isolés, dirigés du centre à la circonférence, utiles principalement aux points de départ et d'arrivée.

Son projet de rayons de chemins de fer de 600 lieues devant épuiser ou dépasser pendant longtemps les ressources financières du trésor, il sera dans l'impuissance d'aider les compagnies soumissionnaires des embranchements, qui, d'ailleurs, ne pourraient se hasarder à les entreprendre, n'ayant nulle garantie que l'État terminera sa tâche en dix ans, en vingt ans et au delà.

L'histoire des canaux anciens et de ceux de 1821 et 1822, atteste l'impuissance du gouvernement d'un grand pays d'exécuter rapidement, de finir dans un temps voulu, et d'entretenir avec vigilance et économie; il y aurait donc danger, et renonciation à un ensemble complet de chemins de fer, si on adoptait, sans modification, les propositions du ministère.

Nous avons la conviction que le pouvoir absolu qu'il réclame serait, entre ses mains, stérile, en raison du nombre, de la vivacité et de la ténacité des solliciteurs des contrées rurales.

Nous nous supposerons un instant ministre des travaux publics, et nous indiquerons nos vues sur les tracés, sur les moyens d'exécution, et sur les résultats, selon nous certains, à obtenir.

Indication du tracé du réseau des chemins de fer.

Un réseau véritable exige des lignes de circonvallation embrassant le royaume, et se reliant au centre par des rayons.

Le soin de la défense des frontières étant plus impérieux encore que celui des intérêts du commerce, nous considérons les lignes frontières unissant entre elles les places de guerre, comme les plus urgentes à ouvrir.

1° D'après nos convictions, il faudrait établir une grande ligne partant de Gravelines ou de Watten, joignant Dunkerque et Calais, passant par St-Omer, Aire, Lille Douai, Cambrai, Saint-Quentin, Chauny, Compiègne, Soissons, Verdun, Toul, Nancy, Strasbourg, et communiquant avec toutes les places voisines d'Arras, de Valenciennes, de Sedan, Metz, etc.

La ligne de Paris à Compiègne passerait à Amiens et à Calais, et s'étendrait à Abbeville et Saint-Valery. Boulogne serait mis en communication avec Calais, Gravelines et Dunkerque.

Ces lignes traversant les riches bassins houillers de Denain, Anzin, Vieux-Condé, Fresne, seraient approvisionnées en charbon abondamment et à bon marché.

Par ce véritable réseau, toutes les places de la frontière du Nord étant en communication entre elles et avec Paris, on aurait la facilité de porter en quinze jours une armée de cent mille hommes sur les champs de bataille célèbres de St-Quentin, Cambrai, Lens, Denain, Fontenoy, Malplaquet, Jemmapes, Fleurus, Waterloo, Watignies, Rocroi, etc., où, depuis des siècles, se décident le sort des empires par de grands coups. Bientôt ces champs de bataille mémorables vont être en communication, par des chemins de fer, avec Berlin et Vienne; il n'y a donc pas une année à perdre encore sans s'exposer aux plus grands dangers.

2° La ligne de Strasbourg à Mulhouse serait continuée par Bedfort, Besançon, les vallées du Doubs, de la Saône et du Rhône, à Dijon, Châlons, Mâcon, Lyon, Vienne, Avignon et Marseille.

Chaque chef-lieu des départements voisins aurait un embranchement direct sur cette ligne principale, comme sur le premier.

3° D'Avignon ou Beaucaire, une ligne, suivant le tracé du canal de la Garonne et le bassin de cette rivière, déboucherait à Bordeaux, et recevrait des embranchements des principales villes voisines.

4° De Bordeaux une ligne suivrait le littoral, passant près des principaux ports, et arriverait à Nantes.

5° De Nantes à Brest, les grands canaux, sans navigation, seraient transformés en chemins de fer.

6° De Redon, sur cette ligne, un chemin de fer irait à Rennes, à Avranches, à Coutances, à Cherbourg, et porterait dans ce port célèbre la houille sans laquelle les établissements élevés à grands frais n'auraient que peu d'utilité.

7° De Coutances, une ligne passerait à Saint-Lô, à Caen, à Honfleur.

8° Dieppe viendrait communiquer par des lignes d'embranchement, d'une part, avec la grande ligne de Paris à Rouen par Neufchatel et Beauvais, et d'autre part, avec Abbeville, Montreuil et Boulogne.

Cent embranchements divers mettraient en communication les mines de houille et les villes de fabrique, avec cette vaste ceinture de chemins de fer destinés à porter des troupes sur des points menacés, lorsque des descentes, maintenant faciles par des flottes à vapeur, menaceraient quelques points de la côte. Les voies nouvelles serviraient aussi à porter des forces et des approvisionnements dans un port donné et choisi pour des expéditions; en temps de paix, elles multiplieraient les relations et feraient pénétrer une prospérité extraordinaire dans ces contrées maintenant délaissées.

La ligne de ceinture étant tracée, les rayons à ouvrir de la capitale aux points principaux de la circonférence, sont plus faciles à déterminer et seraient certainement les premiers exécutés, puisque les intérêts de la capitale dominent ceux des départements, et les font oublier dans les plans des administrateurs de Paris.

1° Nous proposons d'ouvrir un chemin de fer de Paris à Châlons-sur-Marne, et de Châlons à Nancy, en abandonnant l'entreprise du grand canal, ouvrage contre nature, inutile et ruineux, et en faisant servir les ouvrages du souterrain et des ponts-canaux à l'exécution des chemins de fer, ce qui est facile, et selon nous nécessaire; parce qu'un canal traversant à une grande hauteur une montagne de craie, perdrait les eaux, et n'aurait qu'une navigation intermittente et très-chère;

2° De Paris, une ligne irait directement à Dijon, et recevrait les embranchements des principales villes voisines;

3° De Montereau ou Moret, une ligne suivrait les canaux de Loing et de Briare, et remonterait la Loire jusqu'à Saint-Étienne, avec embranchement dans le bassin de l'Allier, et s'étendant jusqu'aux mines de houille desservies par de nombreux embranchements;

4° Une des lignes principales suivrait la Loire d'Orléans à Nantes, passant à Tours et Angers, et recevrait des embranchements de chemins de fer des vallées principales.

Des moyens d'exécution.

Le vaste projet proposé étant achevé, suffirait à peine pour placer la France dans la situation présente de l'Angleterre qui, déjà, a dépensé deux milliards en chemins de fer, un milliard en bateaux à vapeur, et qui marche toujours avec une rapidité croissante, par l'action exclusive des associations, et les richesses qu'elles procurent à toutes les classes intelligentes et laborieuses.

Si on examine d'un seul regard l'ensemble de ces travaux et l'immensité des dépenses à faire, on considérera ce projet comme fabuleux ; on reconnaîtra surtout qu'une administration centrale qui s'est montrée incapable d'achever, en un siècle, quelques canaux, serait dans l'impuissance de réaliser de telles améliorations. Il faut donc chercher les forces et les ressources dans le pays même, plus habile à concevoir, à exécuter et à entretenir.

Entrons dans les détails. Si chaque département était appelé à confectionner quinze lieues de chemins de fer, il est évident qu'il trouverait des ingénieurs exercés pour les tracer et les diriger, et un nombre suffisant d'ouvriers pour les exécuter. On sait qu'en définitive les dépenses consistent principalement en journées d'hommes, de chevaux, et dans les frais de leur nourriture, et que le pays possède les ressources suffisantes pour acquitter les dépenses de toute nature.

En concédant quinze lieues, terme moyen, par département, l'ensemble serait de 1290 lieues qu'on achèverait facilement en six ans au plus.

Il ne manque donc que l'organisation législative pour rendre productives des forces mortes. On sait que la plupart des ouvriers des campagnes restent trois mois presque oisifs, et que les villes peuvent fournir cinquante mille jeunes gens très-capables de faire des plans, de suivre les travaux, ou de diriger la comptabilité et l'administration des entreprises.

Nous proposons d'adopter un réseau général de chemins de fer, d'arriver à presque tous les chefs-lieux, et d'accorder à chaque département, à titre gratuit, une somme de cinq cent mille francs par lieue, à la condition de le rendre responsable de l'exécution et de l'exploitation de ces chemins, ou de présenter des compagnies subventionnées par ces départements qui se chargeraient, à leurs frais et périls et à perpétuité, de ces entreprises.

C'est ainsi qu'au XVII° siècle on est parvenu à exécuter les canaux de Languedoc, de Briare, de Loing, d'Orléans, etc., les plus utiles, les plus productifs, et à les perfectionner d'année en année depuis cette époque.

Par ce système, le gouvernement s'élève au-dessus des intérêts privés ; il s'affranchit des sollicitations ; il prévient les mécontentements ; et surtout il n'empêche pas l'exécution indispensable, urgente d'un véritable réseau de chemins de fer.

Si le ministère persiste à vouloir entreprendre les chemins de fer aux frais de l'État, les complications qui se révèlent deviendront inextricables ; il éparpillera des millions, sans résultat, sur de vastes étendues ; il n'achèvera pas les lignes indiquées et empêchera tout ce qu'il ne pourra terminer.

Aucune compagnie, aucune localité n'oserait, nous le répétons encore, se hasarder à travailler à un embranchement quelconque, sans avoir la garantie que la ligne principale serait achevée et en exploitation dans un temps donné.

Cependant aucun ministre ne peut avoir et ne peut donner l'assurance de l'achèvement à une époque fixée d'un chemin de fer, puisque le règne moyen d'un ministère est court, et que ses successeurs, par habitude, adoptent des projets différents et contraires, comme le prouve l'histoire de nos interminables canaux, souvent modifiés et même délaissés par les ministères successifs.

Conséquences des deux systèmes d'exécution par l'État ou par des compagnies.

Le gouvernement commencera partout, exécutera lentement, et accablera de contributions la génération présente qui ne profitera pas de ses sacrifices. Il ne parviendra à mettre des lignes en exploitation que dans un temps éloigné ; aussi ces travaux ne donneront pas de prospérité et de vie aux usines à fer ; ils ne formeront pas des milliers de mécaniciens nécessaires pour établir, réparer et conduire les machines des vaisseaux à vapeur en temps de paix et de guerre. La France serait donc condamnée à perdre, parmi les nations maritimes, un rang bientôt déterminé par le nombre et la puissance des flottes à vapeur.

Tous les sacrifices faits resteront stériles ; les ouvrages seront plus rares, les classes ouvrières moins occupées, et dès lors plus malheureuses ; la jeunesse n'aura pas cet avenir brillant d'ouvrir de nombreux chemins de fer, d'inventer des machines locomotives nouvelles ; elle sera réduite à solliciter des emplois accordés aux plus protégés, au détriment des plus capables.

Des divisions ardentes auront été introduites entre les contrées, les unes préférées, les autres délaissées par le ministère, et deviendront de plus en plus intenses et dangereuses.

Le gouvernement aura brisé tous les liens entre les populations jusqu'ici unies par les mêmes intérêts généraux.

Le système de l'intervention du pays et des compagnies, produit des résultats entièrement opposés.

Cent compagnies différentes organisées dans chaque localité, travaillant isolémen

à un but commun, enfanteraient des prodiges ; il y aurait entre elles émulation noble, généreuse, sans rivalité, sans envie ; le succès de chacune assurerait celui de la compagnie voisine ; les diverses lignes ne pouvant fructifier que par leur concours réciproque.

De ces compagnies sortiraient des hommes supérieurs dans toutes les spécialités.

Ces associations relieraient fortement les intérêts divisés, fractionnés d'une société brisée, émiettée par dix révolutions successives.

Les travaux des compagnies étant dix fois plus considérables que ceux de l'État, l'ouvrier manquerait à l'ouvrage, serait payé plus cher, et dès lors les classes laborieuses auraient une aisance jusqu'alors inconnue.

Employez deux cent mille personnes aux entreprises de chemins de fer, et dès lors la France entière changera de face et la population ouvrière mieux payée, mieux nourrie, mieux habillée, fera prospérer toutes les branches de l'agriculture et des fabriques.

D'une part, nous entrevoyons des divisions intestines, des impôts excessifs, l'ajournement de l'entreprise nationale des chemins de fer, souhaités par tous ; de l'autre part, la résurrection d'une grand nation, la gloire de son gouvernement.

Le choix est à faire, l'avenir du pays en dépend.

Vendredi 4 février 1842.

BUREAUX DE LA CHAMBRE.

La chambre des députés s'est réunie aujourd'hui dans ses bureaux pour examiner le projet de loi relatif à la démonétisation des monnaies de billon et de cuivre, à leur remplacement par une monnaie de bronze et à la centralisation de la fabrication des monnaies. Nous avons publié le texte de ce projet dans notre numéro du 8 de ce mois. La discussion a été longue et animée dans plusieurs bureaux. Quelques membres en ont contesté l'opportunité et l'utilité. Le plus grand nombre a critiqué avec force certaines dispositions, tout en admettant le principe du projet. Les points sur lesquels la discussion s'est engagée, sont la diminution du poids, la nature de la matière, le mode de fabrication, la suppression de tous les hôtels de monnaies, la concentration à Paris de leur fabrication, la faculté laissée au ministre de presser plus ou moins cette opération. La majorité a été d'avis, dans quelques bureaux, de ne supprimer qu'en partie les hôtels des monnaies. Nous résumons la discussion qui a eu lieu dans chaque bureau, et nous appelons l'attention de nos lecteurs sur l'opinion lumineuse émise dans le 6e bureau par l'honorable M. Cordier.

M. Cordier a exprimé son opinion en ces termes :

Après plusieurs jours de vacance de la chambre, on ne donne qu'une demi-heure, qu'une heure au plus, pour l'examen dans les bureaux d'un projet de loi d'une haute importance. Il eût été nécessaire de renvoyer la discussion à une autre séance.

La refonte des monnaies de billon est utile et opportune, mais il paraît indispensable de modifier plusieurs des dispositions du projet de loi.

La réduction à moitié du poids de la monnaie actuelle de billon, et aux deux cinquièmes de la valeur effective du métal est une altération qui doit entraîner des inconvénients nombreux et peut-être une perturbation dans les campagnes dont on ne se préoccupe pas assez.

D'une part, on donne à la monnaie d'or et d'argent, à l'usage des classes riches, une valeur égale ou plus grande que le prix nominal. La pièce en or de vingt francs, par exemple, se paye en argent vingt francs vingt centimes. D'autre part, le poids et la valeur de la monnaie de billon seraient, d'après le projet de loi, moitié moindre qu'en Angleterre, en Allemagne et en Belgique, etc.

En 1793, il est vrai, le gouvernement français avait proposé d'altérer la monnaie de billon, et de réduire à 10 grammes le décime et à 5 grammes le sou de cinq centimes; cependant, malgré les nécessités de cette époque, et les moyens extrêmes employés, le gouvernement recula devant la manifestation réprobatrice des populations. Par une fatalité déplorable, on voudrait encore renouveler cette malheureuse tentative beaucoup plus dangereuse maintenant.

Tout semble conseiller de donner aux monnaies de billon plus de poids et de valeur que par le projet de loi, et, dans tous les cas, d'adopter au moins le modèle de 15 grammes par décime au lieu de dix grammes.

Le projet de loi est motivé sur l'avis donné par une commission chargée de l'examen de la question de la réforme des monnaies de billon.

Mais le ministre nous informe, dans l'exposé des motifs, que la commission de 1838 était d'avis d'adopter 20 grammes par décime, et il ne fait pas connaître l'avis de la minorité de la commission de 1841, qui a été également favorable à cette disposition.

On sait d'ailleurs qu'en général les commissions nommées par le ministère se composent en minorité de savants d'un mérite éminent, et en majorité d'agents du pouvoir étrangers à ces spécialités et qui, en définitive, font prévaloir par leur nombre l'opinion ministérielle arrêtée d'avance. On ne peut donc adopter, sans examen et sur parole, leurs délibérations. D'après le projet de loi, les monnaies de billon seraient retirées du commerce, envoyées à Paris, de tous les points du royaume, refondues et réexportées dans les départements. Ces opérations produiraient un grand vide dans la circulation; les monnaies de billon deviendraient rares; les relations commerciales en seraient entravées.

On devrait, au contraire, créer d'abord pour 40 millions de monnaies neuves de

billon, et les donner en échange des monnaies anciennes; on éviterait la gêne inhérente au projet proposé.

Il faudrait aussi fixer par la loi l'époque où les monnaies anciennes n'auraient plus cours; sans cette précaution, elles seraient immédiatement dépréciées, et il en résulterait des difficultés et des querelles entre les contractants. En laissant à l'ordonnance la décision souveraine de l'époque de la démonétisation et des cahiers des charges à passer avec des entrepreneurs, la chambre des députés abdiquerait ses attributions et ses pouvoirs.

Les transports de toutes les monnaies de billon à Paris et le renvoi, après la fabrication, dans les départements occasionneraient de grands frais qu'on éviterait en conservant les hôtels de monnaies en activité, et particulièrement ceux de Lille, de Rouen, de Lyon, de Strasbourg et de Marseille. On sait d'ailleurs que les contrées voisines manufacturières et commerçantes possèdent la plus grande partie des monnaies de billon du royaume. Puisque le gouvernement s'occupe du perfectionnement de la fabrication des monnaies, il voudra sans doute prévenir les inconvénients constatés des pratiques en usage et adopter les méthodes nouvelles plus parfaites suivies ailleurs.

En Angleterre, les monnaies sont fabriquées avec autant de perfection que d'économie; mais on se sert encore de balanciers mus par la machine à vapeur. En Bavière, on emploie la presse, qui donne des résultats plus parfaits et moins chers.

Dans ces deux pays, le brassage des métaux en fusion produit un alliage homogène; en France, au contraire, cette opération étant négligée, le métal au fond des creusets contient de l'argent beaucoup plus pur, et quelques pièces de cinq francs valent alors cinq francs dix et vingt centimes.

Les affineurs recherchent ces pièces, les refondent, en retirent en outre 8 centimes d'or par pièce, ce qui occasionne, pour le trésor, une perte considérable relativement aux masses de pièces incessamment refondues.

En définitive, nous sommes d'avis d'admettre, en principe, l'utilité et l'opportunité de la refonte, et d'accorder les fonds demandés pour assurer le succès prochain de l'opération; mais nous pensons qu'il faut donner aux pièces de billon plus de poids; qu'on doit en fabriquer pour 40 millions avant de retirer de la circulation les anciennes monnaies; qu'il faut déterminer, par la loi, l'époque de la démonétisation et les clauses des traités avec les entrepreneurs; et qu'enfin on doit conserver pour cette opération, les anciens hôtels des monnaies, afin d'épargner les frais de transport, et d'éviter le grave inconvénient de diminuer le montant des monnaies de billon en circulation.

Paris, 21 mars 1842.

DU RACHAT DES ACTIONS DE JOUISSANCE DES CANAUX EXÉCUTÉS PAR VOIE D'EMPRUNT, EN VERTU DES LOIS DE 1821 ET 1822, CONSIDÉRÉ SOUS LE RAPPORT DE LA SCIENCE DE L'ÉCONOMIE POLITIQUE, DE LA LÉGALITÉ, ETC., ETC.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Les dispositions de la loi et les motifs à l'appui étant une subversion des maximes généralement admises en économie politique et de la législation en vigueur, et leur sanction, par les chambres, devant entraîner la ruine des espérances de prospérité de la France, il paraît nécessaire, pour les combattre, de rappeler les précédents, les principes, les doctrines diverses et leurs conséquences.

Les grands travaux publics ont été exécutés, ou par les gouvernements, ou par des associations, ou par le concours des gouvernements ou des associations.

Grands canaux entrepris par les gouvernements.

Les souverains absolus, n'inspirant aucune confiance dans leurs engagements, ne peuvent obtenir l'assistance des compagnies, et sont forcés d'exécuter les monuments, à l'aide de corvées ou de subsides; ils accablent la génération contemporaine de travaux et de contributions, et provoquent, par le mécontentement et le désespoir, des révoltes, la conquête et la servitude.

Ce système, qu'on peut appeler égyptien ou chinois, parce qu'il fut introduit et pratiqué dans ces empires, depuis la plus haute antiquité, a déterminé l'asservissement des peuples longtemps célèbres, et les invasions fréquentes, faciles, et presque toujours heureuses, des Arabes et des Tartares.

Les canaux anciens appelés impériaux ou royaux, cités comme des merveilles par des historiens enthousiastes, furent bientôt comblés, ou restèrent imparfaits, et le voyageur instruit cherche vainement les traces du plus grand nombre, effacées par les siècles.

Les populations, appelées aux travaux forcés, étaient soumises à des conditions plus dures que des bêtes de somme et considéraient ces monuments comme les instruments de leur misère et de leur servitude.

Par l'excès du pouvoir de centralisation, et l'influence de la corruption d'un

peuple esclave, des poignées d'ennemis se rendaient maîtres de ces vastes contrées et dictaient la loi à cent millions d'habitants.

Le système chinois ne peut être préconisé que par les mandarins, directeurs des canaux impériaux, et dotés à ce titre, de palais et d'esclaves, ou par les Anglais appelés à une conquête facile, glorieuse et surtout lucrative.

Système exclusif des associations concessionnaires à perpétuité des entreprises.

Dans les États libres et bien réglés, la loi étant inviolable, les propriétaires et capitalistes s'honorent et s'empressent de confier leur fortune dans les entreprises utiles au pays, et par là glorieuses autant que productives pour eux.—Le gouvernement encourage, protége les compagnies de toute sa puissance;—le génie des associations se développe et enfante des prodiges,—les compagnies ouvrent les voies utiles, font des découvertes, créent des flottes à vapeur, et rendent le monde tributaire du commerce national, et les princes étrangers dynastes de leur souverain.

Le système des associations doit être appelé français, parce que la première législation des compagnies exécutantes a été instituée par Henri IV et mise en pratique par son illustre ministre Sully. Cent-cinquante années après, le même système, importé, généralisé et perfectionné en Angleterre, a enrichi les trois royaumes de canaux, de chemins de fer, de vaisseaux à vapeur et des grandes améliorations, causes premières des prospérités et des conquêtes extraordinaires de la Grande-Bretagne.

Plus tard, le même système, adopté aux États-Unis, a produit les mêmes miracles.

Le succès des associations est fondé sur les principes de l'inviolabilité des contrats, de la perpétuité de la propriété incommutable des concessions et de l'affranchissement de tout contrôle administratif.

Toute réserve du pouvoir, toute intervention de ses agents, détruit la confiance, éloigne les compagnies, et fait retomber dans le système chinois, avec ses aberrations et ses déplorables résultats.

Associations, pour travaux, dans les villes libres.

Les administrations locales, indépendantes, presque souveraines, sous ce rapport, des villes dans les Pays-Bas, en Suisse, en Angleterre et dans la Flandre française, ont exécuté avec hardiesse, entretiennent avec vigilance, et perfectionnent sans cesse un nombre prodigieux de beaux travaux. Ces populations domptent l'Océan, ou les fleuves, et créent, par leurs audacieuses conquêtes, de riches domaines productifs.

Les habitants des Watternigues de Dunkerque, et des polders de Hollande, dont les prairies sont à vingt pieds en contrebas des hautes marées sont mieux garanties

des inondations et plus en sûreté que les riverains de la Loire, de la Saône, de la Seine, etc., fleuves délaissés dans l'état de nature par une administration de centralisation.

Les associations constituées des villes libres ont même plus de fixité et de force que des compagnies instituées de toutes pièces par les lois.

SYSTÈMES MIXTES.

Le concours des gouvernements et des compagnies est d'autant plus funeste ou favorable, qu'il se rapproche plus ou moins du système chinois ou du système français d'Henri IV.

Système suédois.—Les grands seigneurs de Suède, inspirés par des sentiments de patriotisme et par l'exemple mémorable d'un souverain, le compatriote et l'imitateur de Henri IV, ont fourni les fonds nécessaires à l'achèvement du grand canal de Gotha. Ils n'ont voulu que l'espérance de toucher cinq et demi pour cent des actions, le surplus devant appartenir au trésor, et sont parvenus à terminer cette belle entreprise. La Suède doit encore à des compagnies un nombre considérable d'autres travaux productifs et des vaisseaux à vapeur. En trente ans, la population a augmenté de sept cent mille âmes, c'est-à-dire d'un nombre égal à la population de la Finlande, séparée du royaume de Suède.

Système allemand.—Les grands seigneurs allemands étant obérés de dettes, et les banquiers des villes libres seuls possesseurs des capitaux, force a été aux souverains allemands de subir la loi de ces capitalistes dans leur organisation intelligente des grands travaux publics.

Les banquiers ont exigé et obtenu, dans les édits de concession des chemins de fer, une prise d'actions par les souverains, des garanties d'intérêt, et le rachat des chemins dans un délai fixé. Mais la clause qui autorise le rachat dans l'intérêt exclusif des capitalistes, assure toujours le remboursement intégral de toutes les dépenses faites. Quels que soient les revenus bruts et nets, il n'y a jamais confiscation comme en France.

Ces clauses sont prévoyantes, équitables, favorables au pays, puisqu'elles assurent l'exécution rapide de grands, nombreux et productifs travaux. Le système allemand est paternel et complet dans les circonstances données.

Système russe.—En Russie, les étrangers instruits sont conviés, protégés, honorés; les manufactures nouvelles se multiplient; la population croît rapidement; la civilisation se développe, comme au temps de Pierre I^er^, et par l'armée bien organisée et disciplinée.

L'empereur emploie ses troupes, comme Henri IV, à l'exécution de grandes entreprises productives, et obtiendra sur une plus grande échelle des résultats analogues.

Le système russe est encore le résultat du temps et des lieux, et se trouve parfaitement coordonné avec les institutions de l'Empire.

Système hollandais.—La Hollande est le pays modèle des associations. Par le génie qu'elles développent, l'héroïsme qu'elles inspirent, la puissance qu'elles créent, une nation de deux millions d'âmes tient un des premiers rangs parmi les peuples navigateurs et commerçants, elle a su se faire estimer et souvent craindre dans les guerres entre les plus grandes puissances. Le souverain actuel, dans son intelligente et audacieuse sollicitude, fait dessécher une mer avec plus de facilité et de rapidité qu'on ne parvient à exécuter ailleurs un canal de quelques lieues d'étendue.

Système de Napoléon.—Napoléon, enfant de la liberté, fut grand par elle; mais, fils dénaturé, il oublia la reconnaissance et ne songea qu'à étendre sa renommée, prenant pour modèles Alexandre, César, Charlemagne, Charles-Quint. Avide de toutes les gloires, il voulut comme eux ouvrir de grands canaux, dédaignant les avertissements de l'histoire; et, comme eux, se montra impuissant à les finir.

Le grand canal du Nord, de Napoléon, comme les fortifications d'Alexandrie, comme le canal du Rhin au Danube de Charlemagne, comme le canal impérial de Charles-Quint en Espagne, sont encore à l'état de ruine.

Napoléon institua la centralisation administrative dans son vaste empire, et soutint quelques années avec bonheur, par son immense génie et par l'heureux choix de ses habiles délégués, le poids de cette organisation absolue. Mais les malheurs des temps, faciles à prévoir, préparèrent une inévitable dissolution d'une agglomération que la liberté seule avait créé et pouvait cimenter.

Par la fatalité de cette centralisation absolue et monstrueuse, si ce régime se fût prolongé quelques années encore, les Pays-Bas et les plaines de l'Italie délaissés, auraient été envahis de nouveau par l'Océan et par les fleuves débordés, rompant les digues mal entretenues.

Napoléon, le restaurateur du système chinois des travaux publics, a vu en quelques années quarante départements, réunis à la France avant lui ou par lui, dans l'espoir de la liberté, s'insurger, se séparer pour échapper à la servitude de la centralisation administrative, et vingt départements, les derniers conquis de l'ancienne France, inondés d'armées ennemies, épuisés et mécontents. Les désastres de Moscou, de Leipsick, de Waterloo, sont moins les causes de la chute de Napoléon que les conséquences inévitables d'une domination administrative absolue. Héritier de la Convention, du Directoire, il voulut comme ces pouvoirs sans limites proscrire la liberté, et fut comme eux proscrit par elle.

Des lois proposées sur le rachat des actions de jouissance et sur l'expropriation forcée des canaux, pour cause d'utilité publique.

Maintenant que nous avons posé ces préliminaires, si nous parvenons à montrer que le but de ces lois est le rétablissement du système de Napoléon, importé de la Chine, et l'anéantissement de la législation de haute sagesse de Henri IV, cette longue digression sera justifiée. Nous examinerons les doctrines consignées dans le rapport de la commission, à l'appui des dispositions législatives proposées.

« L'association de l'État avec les compagnies, dit le rapport, page 2, est une » cause de trouble et de contestation qui nuit au service public et à la bonne ad- » ministration des voies navigables. »

Cette vérité incontestable provoque l'examen du choix à faire entre deux systèmes absolus, celui des associations, ou celui du gouvernement, et condamne évidemment le projet de loi sur les chemins de fer à exécuter par l'intervention des communes, des départements, de l'administration et des compagnies. Tout ce qui a été cité plus haut conseille de confier exclusivement les canaux actuels à des associations, et de les affranchir complétement de la domination administrative. On obtiendrait par cette mesure un prompt achèvement et un parfait entretien des canaux concédés, quant aux produits, à des financiers, par les lois de 1821 et de 1822.

« Il n'est pas de droit qu'on puisse invoquer, dit le rapport, contre celui qu'a » l'État de reprendre les concessions qu'il a faites. »

Un tel droit attribué à l'État n'est autre que celui du plus fort contre le plus faible, et que l'exercice de la faculté usurpée par une autorité qui se fait discrétionnaire et absolue.

Cette même question d'expropriation des canaux a été soumise à la Convention en 1793, et, malgré l'énormité de sa puissance sans limite, elle n'a pas cru devoir violer un contrat passé entre le souverain et les concessionnaires des canaux du Languedoc, de Briare, d'Orléans. Les lois de 1821 et 1822 n'auraient-elles pas la force et la solennité des anciens édits royaux?

« Les détenteurs d'actions de jouissance, dit le rapport, n'ont pas entre les mains » une *propriété*; c'est un droit résultant d'une convention faite avec l'État, etc. »

Cette subtile distinction, si elle était admise, serait le renversement des principes de droit public et privé. L'action de jouissance est une portion d'une propriété, aussi respectable et inviolable que la propriété même. La valeur pourrait en être plus grande que celle du reste de la propriété, si l'époque de la jouissance avait été beaucoup avancée. Le rapport entre les valeurs des deux fractions de la propriété n'altère pas le droit imprescriptible de l'une ou de l'autre; il existe entre les deux fragments complète solidarité.

« Comment pourrait-on assimiler, dit le rapport, la situation des prêteurs à » celle du propriétaire d'un champ, d'une maison, etc.? »

C'est parce que Henri IV et Louis XIV ont donné à perpétuité, et en toute propriété, incommutable, les concessions des canaux de dessèchement et des canaux de Languedoc, de Briare et d'Orléans, que ces entreprises ont été exécutées et ont résisté à l'épreuve des siècles et des révolutions. C'est parce que les concessions sont données de même en Angleterre à perpétuité, que des associations ont exécuté des travaux sans nombre, sources des richesses et de la puissance extraordinaire de la Grande-Bretagne.

C'est parce que les concessions ne sont maintenant en France que temporaires, qu'on ne trouve et qu'on ne trouvera jamais de véritables associations, que presque toutes les améliorations restent à faire et que le pays est dans un état stationnaire et, sur beaucoup de points, rétrograde.

« Toutes les conventions faites par l'État, dit le rapport, portent implicitement » en elles un droit de résiliation. »

Un traité passé avec l'État doit être plus sacré qu'une transaction entre particuliers; les gouvernements vraiment libres et représentatifs doivent leur sécurité, leur prospérité et leur grandeur au respect sacré de leurs engagements.

Admettre la faculté arbitraire de résiliation, c'est autoriser la spoliation, car un particulier sera victime d'une administration absolue. Mille exemples confirment ce résultat pendant nos cinquante années de révolutions produites par la violation des droits des particuliers.

Cette faculté de résiliation n'est un des attributs de la puissance publique que lorsqu'elle est absolue, et dès lors imprévoyante et, plus tard, éphémère.

« Personne n'ignore, dit le rapport, que les compagnies et l'administration vivent » en mauvaise intelligence et subissent péniblement les liens qui les unissent. »

Puisque les célèbres canaux faits sous les règnes de Henri IV, Louis XIII et Louis XIV, et depuis, en Angleterre et aux États-Unis, ont tous été exécutés sans le concours d'une administration gouvernementale, et puisque l'administration française, revêtue de tous les pouvoirs, s'est montrée impuissante à doter le pays des améliorations indispensables, ne faut-il pas conclure au contraire qu'il est urgent d'affranchir les compagnies du joug d'une administration jalouse, ombrageuse, envahissante, tracassière, absolue et ruineuse?

Abaissement des tarifs.

Le but avoué des projets de loi est l'abaissement des tarifs, mais les lois proposées, d'ailleurs iniques, auraient des résultats entièrement contraires.

La cherté des transports par eau est plutôt déterminée par le mauvais état de la navigation des rivières que par l'élévation des tarifs des canaux. En expropriant les compagnies actuelles, en rendant impossibles de nouvelles associations par la législation proposée, les rivières ne seraient jamais améliorées; les transports seraient

donc toujours coûteux ; et bientôt les prix du fret augmenteraient par le mauvais entretien des canaux.

Lorsqu'en 1793 l'État a confisqué injustement, imprudemment, les canaux appartenant aux villes et aux provinces, pendant vingt ans, il les a négligés, délaissés, et les frais de transport ont triplé, quoique les droits de navigation fussent presque nuls.

Ces mêmes canaux ayant été concédés à des compagnies, on a doublé et triplé les tarifs, et le fret a été bientôt réduit au tiers par l'influence des améliorations exécutées par ces compagnies, ou par l'accroissement du tirant d'eau et de la vitesse des transports.

L'abaissement des tarifs est encore imprévoyant, parce que les produits ne donnant pas les fonds nécessaires aux améliorations, les ouvrages ne seraient pas suffisamment entretenus avec ces ressources, et les difficultés de la navigation croîtraient comme les frais de transport.

L'abaissement des tarifs est inique, puisque les populations éloignées qui déjà ont acquitté leur quote-part des dépenses pour des travaux dont elles ne profitent pas, seraient de plus forcées de payer, en outre, les frais de transport annuels sur ces mêmes canaux ; ce qui est le renversement des véritables principes d'économie politique, reconnus comme des adages : *Les frais de construction et d'entretien des travaux publics doivent être remboursés par ceux qui en profitent.*

Dans le cas même où les compagnies demanderaient le remboursement de leurs actions et la résiliation de leurs traités, il faudrait les remplacer par d'autres compagnies concessionnaires à perpétuité, en toute propriété incommutable, et responsables de l'entretien parfait et constant de ces canaux.

Les moyens coercitifs proposés ne sont qu'un mode réel de spoliation.

Le rachat forcé des canaux peut être ainsi expliqué : toute compagnie concessionnaire, qui ne pourra remplir les conditions exorbitantes imposées par l'administration, sera expropriée et ruinée ; toute association prospère sera de même expropriée, par arbitrage ou arbitrairement, mais indemnisée, sans qu'il soit tenu compte des chances de bénéfice dans l'avenir.

Ainsi, il sera bien entendu que les associations seront à jamais repoussées en France et qu'on rétablira le système impérial ou chinois, qui a donné pour résultat l'abandon des fleuves, des rivières et des canaux de l'État, et, en compensation, des entreprises gigantesques, qui n'ont pas été et ne seront jamais achevées, malgré les sacrifices immenses de plusieurs générations qui n'en ont pas profité.

On suppose gratuitement que l'utilité publique du rachat a été constatée ; cependant nulle enquête n'a été ouverte : on n'a pas consulté les soixante départements qui ne profitent pas des canaux à exproprier et qu'on imposera pour acquitter le capital du rachat.

« Le projet a pour but, dit le rapport de 1841, de liquider la mauvaise opéra-» tion financière des 4 canaux de 1821 et de 1822. »

Mais en 1821 et 1822, comme en 1841 et 1842, l'administration dominée, comme maintenant, par cette pensée ambitieuse et persévérante de s'emparer de tous les travaux, a repoussé alors les véritables compagnies, en offrant des conditions exorbitantes à des financiers spéculateurs. En vain des protestations énergiques ont été présentées dans le temps, contre ces lois malheureuses, par les hommes d'État les plus éclairés, par MM. Molé, Montalivet, Siméon à la chambre des pairs; par MM. Labourdonnaye, Laffitte, Manuel, Kergorlay, à la chambre des députés, et par plusieurs ingénieurs dans leurs écrits.

Un esprit subalterne d'envahissement de tous les travaux, d'expulsion des associations, a résisté aux attaques des commissions des budgets, aux épreuves des révolutions, et semble toucher à la conquête si habilement préparée de la concentration de toutes les entreprises. Espérons que les chambres averties, n'enlèveront point au pays toute chance d'un avenir prospère et glorieux, et reconnaîtront que les lois proposées sont bien plus désastreuses que celles de 1821 et de 1822.

Il faut encore examiner les considérants du rapport de 1841 sur le premier projet.

« La houille de Saint-Étienne, dit le rapport, traverse 73 lieues de distance par » les canaux, acquitte 73 centimes pour le parcours de 92 lieues. »

Mais ce même charbon coûte 73 centimes de transport à 6 lieues de distance par les routes ordinaires; et l'on voudrait que les 19/20^mes de la France qui n'ont et n'auront jamais ni canaux, ni chemins de fer, soient imposés pour faire réduire demoitié et des trois-quarts, ces 73 centimes payés par les populations les plus riches, pour un trajet de 92 lieues.

On hésite à croire à la réalité de pareilles prétentions, et on éprouve à les combattre, un sentiment qu'on craint d'exprimer.

Pour repousser la concurrence des charbons anglais qui arrivent sur les marchés, il faut employer les mêmes moyens qu'en Angleterre; il faut encourager les associations et les convier à exécuter des canaux et des chemins de fer; la houille alors arrivera partout, et les populations des 19/20^mes de la France seront très-satisfaites de ne payer que 73 centimes de droits par hectolitre pour un trajet de 92 lieues.

Dispositions du projet de loi.

Il reste à examiner le projet de loi sous le rapport du règlement de l'indemnité.

Les compagnies financières qui ont obtenu les emprunts sans adjudication, sans concurrence, se sont réservé toutes les chances de bénéfice, et ont laissé au Trésor toutes les éventualités des pertes.

L'administration n'avait fourni que des projets incomplets, et n'a pas consulté les ingénieurs exercés, qui, d'ailleurs, ont combattu, par des mémoires, ces entreprises malheureuses.

De grands bénéfices ont été immédiatement réalisés par des financiers, et le Trésor

a payé tous les excédants de dépenses, qui ont dépassé le triple des évaluations par les intérêts composés.

Ces mêmes financiers, spéculateurs pour la plupart, vont retirer trente ou quarante millions effectifs pour des valeurs idéales, précaires, qui ne constitueront une créance que dans trente ans; et ce remboursement, anticipé, prématuré, est proposé dans un moment où le salut du pays exige immédiatement l'exécution de grandes lignes de chemins de fer, et des capitaux considérables pour les entreprendre.

On refuse de justes indemnités à des compagnies que l'administration a persécutées, épuisées; et on veut accorder à des financiers privilégiés ce qu'ils ne demandent pas, ce qu'ils n'ont pas le droit d'exiger.

D'autre part, ces grands chemins de fer, qui seront achevés en cinq ans, en dix ans, en vingt ans, si la Providence ne délaisse pas la France, entrant en concurrence avec les grands canaux, diminueront les transports et ôteront probablement à ces actions de jouissance leur valeur déterminée, d'après le revenu net, supposé et non probable, de ces canaux, dans trente ans.

La mesure proposée, nuisible au pays déjà écrasé d'impôts, n'est donc favorable qu'aux propriétaires de ces actions de jouissance.

Pour déterminer la valeur hypothétique de ces actions, on suppose gratuitement, généreusement, qu'elle croîtra d'année en année; on capitalise les intérêts composés pendant trente ans; la somme trouvée, on la divise en trente annuités, sans diminuer les mêmes intérêts composés, en raison de l'avancement des payements.

Cette opération financière est encore en contradiction avec les éléments des calculs d'intérêt, et grève le trésor d'une charge énorme qu'il ne doit pas. On payera d'avance trente, quarante millions des actions, qui, dans trente ans, ne vaudront pas probablement le quart de cette somme.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION.

Les États d'Europe ouvrent des réseaux de chemins de fer qui lient entre eux les ports, les fleuves, les capitales, et assurent les moyens de prospérité pendant la paix, de défense et d'attaque pendant la guerre.

Ces entreprises s'exécutent presque exclusivement par des associations, promptes à les terminer, et habiles à les entretenir.

La France, qui a donné les premiers et les plus grands exemples des monuments utiles confiés à des compagnies, semble vouloir rétrograder de plusieurs siècles en législation et en amélioration.

Le gouvernement propose de résilier des contrats solennels, d'exproprier les compagnies des canaux, de renoncer au concours des associations, et veut établir ses droits par des doctrines en contradiction avec tous les principes de législation.

Par son système, des contrées riches auraient le monopole des améliorations; les

contrées pauvres seraient imposées pour des travaux éloignés destinés à leur ravir un reste de vie commerciale.

Le gouvernement donne pour motif de l'annulation des lois de concession des canaux, l'impossibilité du concours de l'administration et des compagnies; et, par une contradiction inexplicable, il se propose d'exécuter les chemins de fer par l'intervention simultanée des communes, des départements, de l'État et des compagnies.

En raison des charges du trésor, il ne peut consacrer chaque année que quelques millions aux grandes lignes reconnues nécessaires et urgentes des chemins de fer, et, en même temps, il veut rembourser les actions de jouissance des canaux non exigibles et qui n'auront que, dans trente ans, une valeur même alors problématique.

Par les clauses rigoureuses et exorbitantes imposées à d'anciennes compagnies et arbitrairement interprétées, il a déterminé presque leur ruine, et il refuse de leur accorder des indemnités ou des secours dus, promis qui assureraient le prompt achèvement et le uccès de leurs utiles entreprises nationales.

En définitive, nos administrateurs veulent-ils tuer nos associations anciennes, repousser les nouvelles, et soumettre, par la concentration de tous les monopoles, la direction exclusive de tous les travaux au régime de la Chine et de l'Égypte? Veulent-ils aussi élever des murailles, exagérer les impôts, proscrire les journaux et les hommes de lettres, altérer la monnaie du peuple, etc.; mesures audacieuses que la Convention sanglante de 1793 n'a pu accomplir par le fer et le feu, dans son règne providentiellement très-court?

Veulent-ils demander aux contribuables, sans nécessité, sans justice, quarante millions pour les donner à des financiers spéculateurs concessionnaires des canaux de 1821 et 1822, qui ont déjà retiré plus que leurs avances, qui seraient remboursés une seconde fois de leurs capitaux, et avaient été déjà enrichis par les emprunts publiés en 1816, 1817, et livrés à des condition onéreuses pour le pays?

Veulent-ils faire rétrograder la France de plusieurs siècles, en quelques années, en présence et au profit d'une nation ennemie, prospère par un système contraire, riche et puissante par le nombre et le génie des associations habilement encouragées, par les canaux, les chemins de fer, les flottes à vapeur, les conquêtes des empires, etc., dus à ces compagnies protégées, enfin stable par le respect des lois et des libertés?

Veulent-ils sacrifier les trois quarts de nos départements, la France tout entière aux appétits insatiables de monopoleurs favorisés, en face d'une nation qui donne au monde un spectacle sublime, et ce grand exemple d'un vote spontané, généreux des riches propriétaires et capitalistes au profit des classes laborieuses et pour la gloire de la patrie?

Espérons que la France repoussera tout à la fois des propositions de lois désastreuses dans leurs conséquences, et les paradoxes dangereux, et les doctrines désolantes inventés pour les appuyer. CORDIER, député du Jura.

Paris, 25 mars 1842.

COUP D'OEIL GÉNÉRAL SUR LES CAUSES DE L'INDÉCISION DE LA CHAMBRE, DE LA MOBILITÉ DES MINISTÈRES, DES PERTURBATIONS DU PAYS, ET SUR LES LOIS DES CANAUX EN DISCUSSION.

Les mouvements politiques réguliers sont aussi nécessaires à la conservation et à l'accroissement de la puissance d'une grande nation, que les flots, les courants, les tempêtes sont indispensables à la salubrité éternelle des eaux de l'Océan. Supprimez dans la pensée les causes providentielles de l'agitation régulière, perpétuelle ou périodique, et la corruption des nations et des mers devient inévitable. Prétendre réduire à l'immobilité, au repos politique complet un grand peuple, c'est vouloir en détruire les éléments de puissance et de gloire.

La plupart des hommes illustres, en si grand nombre dans toutes les carrières, dont la France s'honore, naquirent aux époques de troubles, grandirent par les luttes politiques, et élevèrent la nation au premier rang. Les berceaux de Montaigne, de Henri IV, des Condé, des Guise, de Louis XIV, de Napoléon, furent entourés de partis ennemis, et leur éducation, au milieu des dangers, développa leur génie extraordinaire.

Mais, si l'équilibre par le balancement variable entre les partis contraires détermine la puissance d'une nation, le triomphe absolu de l'un d'eux amène, à une époque plus ou moins prochaine, des révolutions et la ruine de tous. Rome, comme la France et l'Angleterre, a acquis une grandeur et une gloire immortelles par la lutte balancée, politique ou religieuse, entre diverses classes; l'équilibre rompu, les pays déclinent.

En France, de longues paix intérieures et extérieures ont déterminé la corruption des belles institutions de nos pères, et ont préparé des convulsions par les réactions contre une domination absolue.

Depuis 1789, les majorités imprévoyantes des chambres ont exercé ou conféré une autorité sans limites dans la rédaction des codes; elles n'ont tenu compte ni des opinions des minorités, ni des intérêts de l'immense majorité du pays; elles ont souvent imposé à tous des lois, comme on donne des ordres en haine des vaincus. Les décrets, pour la plupart, ont été contradictoires, funestes, et quelquefois même impitoyables.

L'administration intérieure du pays est encore à reconstituer dans l'intérêt du plus grand nombre.

Avec le temps, les embarras se révèlent, se compliquent; les mécontentements

deviennent des perturbations, des dangers, parce que l'espérance semble ravie par ce système à ceux qui souffrent et se plaignent.

Par le mode de préparer les lois sans enquête parlementaire, aucune solution complète n'est possible, ou du moins probable, aux grandes questions soumises maintenant aux investigations de la chambre. Osons en exposer les causes et les dangers, parce que c'est un devoir.

Cinquante villes, représentant trois millions d'âmes qui ont la majorité dans les chambres, se sont emparées avec le temps de presque tous les monopoles, des colléges royaux, et, par là, de la plupart des emplois publics, les plus élevés, des travaux des ports, des canaux, des routes, etc. A l'aide de définitions spécieuses on est arrivé à ces résultats, contrairement aux principes d'économie politique et aux usages admis dans l'ancienne France et chez tous les peuples florissants, comme il sera prouvé.

Les trente millions d'habitants des campagnes, où règnent l'esprit d'ordre, d'économie et l'habitude du travail; qui manquent des moyens d'instruction; où la plupart des chemins vicinaux sont une partie de l'année impraticables, reçoivent 3 et 4 centimes par tête pour l'instruction publique, payent, sans compensation, les travaux des villes, des routes dites royales, des ports, des canaux, etc., dont ils ne profitent pour ainsi dire pas, et on les oblige, en outre, de fournir et de payer des soldats pour le maintien de la sécurité dans les mêmes villes les plus opulentes, souvent turbulentes, et qui devraient seules supporter de telles charges.

Une industrie due au génie de la science des Français promettait de rendre florissante, dans un court délai, l'agriculture du royaume, de rendre les autres nations tributaires de la France : on propose de la proscrire, de l'anéantir, et de frapper les campagnes d'une contribution extraordinaire, pour accomplir cette œuvre de destruction, le ravissement de droits sacrés, et de légitimes et générales espérances.

Espérons que les chambres reviendront au système de M. le comte Duchâtel, le seul équitable, prévoyant, et le meilleur sous tous les rapports.

Les lois proposées sur les canaux, sur les chemins de fer, doivent encore entraîner d'aussi déplorables conséquences; le sacrifice inexorable des populations des campagnes aux populations des villes, des pays pauvres aux pays riches.

Telle est l'aberration profonde due à l'influence irrésistible des monopoles nombreux, que des hommes consciencieux, éclairés, en défendent les paradoxes et en réclament les applications avec le fanatisme et l'intolérance des religionnaires, et que des hommes d'état très-supérieurs se croient forcés de faire de perpétuelles concessions aux préjugés invétérés.

Nous demanderons aux partisans des monopoles des réponses à quelques questions que nous leur soumettons.

Les départements frontières qui ont fourni pendant vingt-cinq ans de guerre des

légions et des généraux immortels par la guerre acquise, doivent-ils être traités en pays conquis ?

Un canton agricole de 15,000 âmes, qui n'a ni canaux, ni ports, ni routes royales, ni école publique, etc., qui paye pour les dépenses de cette nature 60,000 fr. par an, et ensemble 400,000, doit-il ne pas recevoir une parcelle de ces sommes pour le perfectionnement de ses routes et pour l'instruction de la jeunesse ?

Peut-on plus longtemps admettre un classement de routes, un système de construction de canaux, de ports, qui ont pour résultats d'enlever aux contrées éloignées, jusqu'ici délaissées, toutes leurs ressources indispensables, les condamner à un état stationnaire, à toutes les privations pour l'unique profit des grandes villes et des départements les plus riches ?

L'exemple que nous avons cité n'est pas exceptionnel ; tous les cantons en montagnes ou éloignés, ou plus de la moitié de la France, sont dans la situation d'un tel canton, et cependant les remontrances sans cesse renouvelées n'ont amené aucune amélioration dans le système, aucun redressement des charges exceptionnelles qui pèsent sur les trente millions d'habitants des campagnes.

La situation exceptionnelle où la centralisation administrative absolue place les contrées agricoles, devient irrévocablement funeste à tous ; elle prépare des convulsions qui ne font qu'agiter les populations des campagnes et produisent dans les villes de sanglantes catastrophes.

Telle est aussi la source des agitations politiques dans les chambres, de la mobilité si déplorable des ministères et des malheurs publics.

Le pays, en souffrance, inquiet, impatient comme un malade, veut changer de médecin et de régime ; il n'a de confiance et d'espoir que dans les hommes nouveaux, inconnus, et se livre à eux avec abandon, pour changer bientôt encore sans plus de satisfaction.

Il faut à la France incessamment un système d'administration locale, équitable et providentiel, qui verse avec générosité, avec prédilection, les bienfaits publics sur les populations, jusqu'alors délaissées, et par là les plus malheureuses.

Des meilleurs systèmes d'exécution des grands travaux publics.

D'après la législation de Henri IV, de Louis XIII et de Louis XIV, les grands travaux subventionnés par l'État et par le vote libre des localités, doivent être adjugés, avec publicité et concurrence, à des compagnies, et la concession donnée à perpétuité et en toute propriété incommutable.

A l'aide de ce concours heureux, l'État et les contrées intéressées retirent, par l'accroissement des impôts et des prospérités, au delà des secours accordés, et les entreprises par la garantie de la perpétuité, se perfectionnent et s'étendent graduellement. — Le pays devient de nécessité florissant.

L'adage partout admis, souvent et éloquemment défendu à la tribune, doit être sans cesse rappelé, puisque dans la pratique il est toujours repoussé :

« Les travaux publics doivent être payés par ceux qui en profitent. »

Avec un tel concours spontané du public, on n'exécute que des ouvrages productifs et demandés, et les classes laborieuses, dans un rayon étendu, retirent par les salaires beaucoup plus qu'elles ne donnent par l'impôt.

Comparez les canaux exécutés par l'État et ceux qui le sont par des compagnies à perpétuité ; les premiers restent, pour la plupart et longtemps, inachevés ou improductifs ; les autres rendent des revenus considérables.

De tous les canaux de 1821 et 1822, pas un seul n'a reçu un seul embranchement, et, dès lors, ces voies navigables ne remplissent pas leurs véritables destinations.

Au contraire, les compagnies concessionnaires de canaux font de continuelles améliorations ; par exemple, la compagnie du canal de Birmingham a ouvert 47 embranchements et a fait arriver son canal à toutes les usines, carrières, mines des environs, et par là a décuplé ses produits et les services rendus à la contrée.

Des adversaires du système des compagnies concessionnaires à perpétuité.

Les députations nombreuses et influentes des contrées riches, en possession de tous les monopoles, trouvent admirable de doter l'administration des travaux publics de la direction exclusive des canaux, des chemins de fer, dans la conviction qu'elle leur réservera l'emploi de la presque totalité des fonds destinés à ces dépenses. Déjà en possession de routes royales, de canaux, ou de lois qui en décrètent l'exécution, ils ne tiennent aucun compte des contrées qui n'ont ni routes royales, ni canaux, ni chemins de fer, ni espérances d'en obtenir jamais, et qui sont cependant frappées de contributions consacrées aux dépenses acquises aux localités privilégiées.

« Lorsque les députés sont satisfaits, ils prétendent que tout le monde doit être » content. »

Plusieurs, et les plus heureux, ont obtenu de leurs électeurs cette prière de ne plus leur donner de routes stratégiques.

Projets de loi d'expropriation des canaux et des actions de jouissance.

Les projets proposés sont les dernières tentatives de la centralisation administrative des travaux publics expirante, qui, dans son impatience de tout envahir, s'est enfin préparé une solennelle défaite.

Jamais discussion ne fut plus grave, plus vigoureuse, plus lumineuse que celle de la séance du 23 mars, et n'a autant promis dans un prochain avenir.

M. Lestiboudois a parlé en député de la Flandre française ; la plus avancée du monde par le génie séculaire de ses habitants, en agriculture, dans les fabriques, et les diverses branches des industries nationales, cette contrée, enrichie par les canaux divers, par les travaux des associations des Walteringues et par les améliorations sans nombre dues aux associations des villes et des campagnes, ne pouvait avoir un défenseur plus éclairé de ses établissements industriels menacés, et des principes de la science d'économie politique jusqu'ici repoussés.

M. le comte d'Angeville a reproduit à la tribune, avec méthode et lucidité, les documents importants recueillis, par lui, après de longues investigations et consignés dans l'ouvrage remarquable qu'il a récemment publié.

M. Odilon Barrot, avec son éloquence entraînante, a fixé comme toujours l'attention de l'assemblée et conquis ses suffrages par des démonstrations chaleureuses, persuasives et d'une haute portée.

MM. Anisson-Duperron et Lherbette, par une logique ferme, sans abandonner aucun des véritables principes, ont obtenu et soutenu, avec un succès incontestable, les saines doctrines, partout ailleurs admises, de la science économique, le sujet de leurs recherches et de leurs méditations.

La discussion ayant été approfondie et épuisée par les orateurs, nous nous bornerons à conclure et à émettre le vœu que le gouvernement, usant de son droit :

1° Traite avec les compagnies financières, mais seulement de gré à gré, pour toutes les modifications à faire aux tarifs et aux traités actuels ;

2° Décide que tous les canaux appartenant à l'État soient concédés à perpétuité, en toutepropriété incommutable, par adjudication publique, avec concurrence, sauf l'approbation des Chambres ;

3° Et emploie les fonds obtenus par les adjudications en subventions accordées aux compagnies chargées du perfectionnement de nos rivières et de l'établissement des chemins de fer.

Nous avons la conviction que, par l'influence de semblables dispositions, le pays, en peu d'années, obtiendrait l'exécution des diverses voies de communication indispensables à sa prospérité et à sa sécurité.

D'une part est la France, sa grandeur et sa gloire, sa reconnaissance au souverain et aux Chambres ; de l'autre part, les partisans peu nombreux, jusqu'ici puissants, de la centralisation administrative absolue.

CORDIER, député du Jura.

Paris, 10 avril 1842.

PROJET DE LOI TENDANT A OUVRIR, AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, UN CRÉDIT DE 4 MILLIONS POUR SUBVENIR A LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR LA CRUE ET LE DÉBORDEMENT DES EAUX.

Après les inondations d'octobre 1840, le gouvernement a demandé et obtenu l'autorisation, par trois lois successives, de consacrer six millions à réparer les routes royales et départementales et les digues, dans les sept départements traversés par le Rhône, et de faire concourir dans les dépenses les propriétaires riverains du fleuve et les départements.

Les inondations de 1841 ayant emporté des travaux entrepris et occasionné de nouveaux désastres, le gouvernement demande à faire exécuter en totalité, au compte du Trésor, les ouvrages à rétablir ou à compléter.

Les travaux projetés sont nécessaires et vivement attendus; ils ont été promis; la saison est avancée; tout délai serait très-préjudiciable. Les subsides doivent donc être accordés d'urgence. Les vœux des contrées désolées étant ainsi exaucés, on peut sans inconvénients examiner avec maturité le système de l'administration, de diriger, d'exécuter elle-même les ouvrages, d'en faire payer les dépenses par le Trésor; d'en prendre toute la responsabilité. On doit, avant tout, rechercher les causes des inondations et les moyens d'en prévenir les désastres.

Causes des grandes inondations de la Saône et du Rhône, et moyens de les prévenir.

Notre organisation administrative est un obstacle, presque insurmontable à tout progrès, qu'il faut d'abord signaler.

L'exagération de la centralisation administrative ayant dépouillé les anciennes autorités locales de leurs attributions et accumulé à Paris le règlement des intérêts communaux, il a fallu dédoubler les ministères, transformer en directeurs généraux les chefs de bureaux. Dès lors, toutes les questions importantes ressortant de plusieurs ministères indépendants et souvent rivaux, n'ont plus de solutions prochaines.

L'exemple présent en fournit une nouvelle preuve.

De grands désastres ayant été occassionnés par des inondations, le ministre exclusivement chargé de la direction des travaux ne peut que proposer l'établissement de digues, et des dépenses pour les construire. Il est hors de ses attributions de remonter aux causes de ces désastres et de présenter des projets de loi pour les prévenir.

L'exaltation des chefs de division en directeurs généraux, en ministres, devait donc, en définitive, affaiblir la puissance administrative nationale, lui ôter l'unité et l'action, et ravir au pays les principaux moyens de progrès et de prospérité.

Le déboisement des montagnes, toujours croissant, contribue sans doute beaucoup à augmenter la rapidité de l'écoulement dans le fond des vallées, à diminuer les infiltrations des eaux de pluies, et à élever le niveau des inondations des fleuves.

Lorsque la durée des pluies prolongées permet aux eaux éloignées d'arriver en même temps que celles des affluents rapprochés sur un point donné d'un fleuve, le volume, alors immense, dépasse les digues et les emporte.

Supposons une pluie continue de quatre jours, donnant un dixième de millimètre par seconde, tombant dans le bassin du Rhône et de la Saône au-dessus de Lyon, sur une surface de 200 lieues, et en admettant que les 99/100es des eaux soient enlevés par les filtrations et l'évaporation, il passerait encore à Lyon 52,000 mètres cubes par seconde, c'est-à-dire que les ponts et la ville tout entière seraient emportés.

Les inondations étant plus fréquentes et plus intenses, on ne peut mettre en doute que cette circonstance est due moins à des phénomènes du ciel qu'à des transformations préjudiciables du sol.

Le fait que les inondations sont plus rares et plus faibles en été qu'en automne conduit à la connaissance de la vérité.

En juin, par exemple, le mois le plus pluvieux de l'année, les feuilles des arbres, les plantes qui recouvrent le sol retiennent les eaux, favorisent, avec les longs jours et la chaleur, l'évaporation et les filtrations; l'écoulement est plus prolongé, et le volume dépensé par seconde est plus faible aux points de concentration des affluents.

On peut donc conclure de l'enseignement de l'expérience, qu'il faut encourager une culture parfaite, les assolements des plantes d'hiver, les prairies artificielles, et surtout les plantations d'arbres verts.

Mais aucune de ces améliorations agricoles n'est possible, aucune plantation ne peut réussir avec le maintien de la vaine pâture.

La première mesure à provoquer pour prévenir les désastres des inondations est donc la suppression de la vaine pâture, mesure exclusivement dans les attributions du ministre du commerce et de l'agriculture.

Nous nous autorisons du témoignage des plus célèbres agriculteurs, et particulièrement de l'opinion de M. de Fettemberg, pour attester que la vaine pâture ôte à la propriété un tiers de sa valeur, et que sa suppression, par une loi, enrichirait immédiatement la France de plusieurs milliards.

Une autre amélioration également favorable contribuerait encore au résultat cherché, la diminution de l'intensité des inondations; ce serait l'extension des irrigations qui porteraient la fécondité sur des terrains nus et stériles. M. de Gasparin, député, et M. d'Esternot, ont présenté avec beaucoup de talent des propositions justifiées par des considérations du plus haut intérêt.

Maintenant, dans l'état de fractionnement des pouvoirs administratifs, on ne peut exiger et attendre des directeurs généraux, absorbés par les détails spéciaux des bureaux, qu'ils embrassent les questions dans leur généralité; et on trouverait ridicule un directeur général des travaux publics qui présenterait des projets de loi sur la suppression de la vaine pâture, sur les plantations des pentes en bois vert, et même sur les irrigations.

Cependant, si nous remontons aux époques où nos plus grands ministre dotaient le pays d'utiles créations, nous reconnaissons que Sully, surintendant des finances, était ministre des travaux publics, que Colbert avait dans ses attributions les fonctions malheureusement divisées maintenant entre beaucoup de directeurs généraux, premiers commis des ministres.

De l'organisation et de la conservation des travaux d'endiguage.

Les populations de la Flandre française, celles des Pays-Bas, réunies en associations, ont conquis sur la mer de vastes domaines, ont transformé des sables en sols fertiles, et se garantissent des inondations de l'Océan et des fleuves par des digues parfaitement entretenues.

En cas d'accident, le tocsin est sonné, les habitants accourent par intérêt et par devoir, et préviennent ou réparent immédiatement les désastres sans que l'administration gouvernementale intervienne et contribue dans les dépenses.

Lorsque la direction et l'entretien de semblables ouvrages sont confiés à une administration éloignée, dont les agents, souvent déplacés, manquent d'expérience et surtout d'autorité, des mois, des années se passent avant la rédaction et l'approbation des projets, le vote des fonds et l'organisation des travaux. Les dépenses à faire deviennent incalculables.

Ainsi, on a vu des luttes déplorables s'établir, en 1841, entre les propriétaires riverains du Rhône et l'administration, sur le tracé des digues projetées et sur le mode de leur exécution, et il en est résulté que l'administration, au lieu de laisser la responsabilité et la direction des digues à ces riverains, a été conduite à faire supporter presque la totalité de la dépense aux contrées éloignées, appelées à payer des travaux qui ne leur profitent pas.

Injustice et dangers de l'intervention de l'administration dans les travaux d'endiguage des rivières et des fleuves.

Les inondations de 1840 et de 1841 ayant occasionné des désastres dans les vallées des affluents de la Saône et du Rhône, l'administration a refusé d'allouer des subsides pour la reconstruction des ponts emportés, des routes vicinales dégradées, et

des dommages causés dans un grand nombre de communes des départements du Jura, de l'Ain, etc., etc.

Nous citerons particulièrement les communes d'Arlay, de Ruffay, de Parcay, de Pont-de-Vaux et autres, riveraines de la Seille, du Suran.

On a répondu aux réclamations faites, et souvent renouvelées par les habitants, que l'État ne pouvait contribuer à la réparation des dommages dans les communes agricoles.

Ainsi l'administration n'intervient, comme toujours, que pour secourir les contrées les plus riches, les grandes villes surtout; et il faudra que les communes ruinées payent leur quote-part des contributions réservées aux localités les plus favorisées du royaume.

Cependant c'est l'administration qui a imposé à ces communes l'obligation de prendre ses architectes et d'exécuter des projets de ponts qui, n'ayant pas assez de débouchés, ont produit des obstructions, des remous, des affouillements, la chute des ouvrages, et les pertes éprouvées par les riverains.

Ces remarques ne sont dictées que par la conviction qu'il est nécessaire et urgent de constituer partout des syndicats, des associations, et de laisser à chaque contrée la responsabilité et les dépenses des travaux et des améliorations dont elles doivent seules jouir.

L'administration sans doute alors n'aurait plus cette séduction enivrante du pouvoir d'accorder ou de refuser selon les hommes et les lieux; mais aussi le pays tout entier marcherait à une prospérité plus rapide.

La France a donné les premiers et les meilleurs exemples des associations; les travaux d'endigage de la Loire, les canaux d'irrigation de Craponne, de l'archevêque de Boisgelin, ont laissé depuis des siècles, dans la mémoire des peuples reconnaissants, le souvenir vénéré de leurs bienfaiteurs.

La perpétuelle tendance de l'administration de la capitale à s'emparer de tous les travaux est périlleuse : cet accaparement soulève les mécontentements des populations délaissées et imposées pour des ouvrages éloignés. Ce système est d'ailleurs ruineux; le gouvernement, ayant fait exécuter lui-même les ouvrages d'endigage, devra les entretenir, les recommencer, les compléter. Ainsi, toutes les ressources du trésor seront réservées à quelques localités, au détriment de l'immense majorité du pays.

Conclusion.

Nous votons la loi comme une nécessité et une conséquence du passé, mais avec la conviction que les digues établies dans le lit du Rhône seront encore emportées; que de nouvelles subventions seront demandées au trésor.

Nous considérons l'intervention de l'administration comme imprévoyante, injuste

et dangereuse. Les communes inondées, dévastées sur les affluents des fleuves, sont oubliées et même imposées; tous les fonds de secours sont réservés aux contrées les plus riches. Les travaux étant dirigés par l'administration occasionneront dans la suite des dépenses incalculables.

Nous souhaitons une législation qui confie les travaux d'endigage à la sollicitude des riverains, organisés et aidés par des subventions accordées partout dans les mêmes proportions.

Nous demandons une loi qui supprime incessamment la vaine pâture et ordonne la plantation en arbres verts de tous les terrains communaux en pente, afin de diminuer l'intensité des inondations, et nous souhaitons une nouvelle loi pour faciliter les travaux d'arrosage, etc., etc.

Le génie des associations que tout révèle dans les montagnes des départements de l'Isère, des Alpes et du Jura, comme dans les Walteringues de Dunkerque, enfantera de nouveaux prodiges en France comme en Italie, dans les Pays-Bas et en Suisse, aussitôt que l'administration voudra le reconnaître, l'admettre, sinon le protéger.

CORDIER, député du Jura.

ARTICLES PUBLIÉS

PAR LE JOURNAL *LA QUOTIDIENNE*

ET PAR LA *GAZETTE DE FRANCE.*

QUOTIDIENNE. — Paris, 9 février 1842.

CHEMINS DE FER.

Le projet de loi de M. Teste n'est qu'une vieillerie. Il y a huit ans qu'il est question de faire exécuter les cinq lignes principales qu'il désigne ; il y a huit ans qu'on dit : Il sera établi un système de chemins de fer partant de Paris et se dirigeant : 1° sur la frontière belge, par Lille et Valenciennes ; 2° sur l'Angleterre, par un point du littoral de la Manche ; 3° sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette ; 4° sur l'Océan, par Bordeaux et par Nantes ; 5° sur la frontière d'Allemagne, par Strasbourg. M. le ministre des travaux publics a ajouté à ce programme l'explication suivante : L'exécution des grandes lignes de chemins de fer aura lieu par le concours de l'Etat, des départements, des communes intéressées et de l'industrie privée dans les proportions ci-après déterminées. Le montant des indemnités des terrains et bâtiments, dont l'occupation sera nécessaire à l'établissement des chemins de fer, sera payé jusqu'à la concurrence des deux tiers par les départements et les communes intéressées dans chaque département traversé. Le tiers restant des indemnités de terrains et bâtiments, les terrassements et les ouvrages d'art seront payés sur les fonds de l'État. La voie de fer, y compris les fournitures de sable, le matériel et les frais d'exploitation, les frais d'entretien et de réparation du chemin, de ses dépendances et de son matériel, resteront à la charge des compagnies auxquelles l'exploitation du chemin sera donnée à bail.

Voilà les dispositions générales de la loi, et le ministère s'imagine peut-être qu'avec cela nous aurons des chemins de fer ; mais non, il ne le croit pas, car voici maintenant la partie positive du projet. Une somme de 43 millions est affectée à l'éta-

blissement du chemin de fer de Paris à Lille et Valenciennes par Amiens, Arras et Douai. Une somme de 40 millions est affectée à l'établissement des parties du chemin de fer de Paris à la Méditerranée, comprises l'une entre Dijon et Châlons, l'autre entre Marseille, Beaucaire et Avignon. Une somme de 17 millions est affectée à l'établissement de la partie du chemin de fer de Paris à l'Océan, comprise entre Orléans et Tours. Une somme de 1 million 500 mille francs est affectée à la continuation et à l'achèvement des études des grandes lignes de chemins de fer. Cela fait un total de 101 millions 500 mille francs. Mais pour qu'on ne puisse pas se tromper sur les intentions du ministère, M. Teste ajoute aussitôt que, pendant l'année 1842, 4 millions seulement seront affectés au chemin de fer de Paris à la frontière belge, autant pour les fragments situés entre Paris et la Méditerranée, 2 millions pour la partie comprise entre Orléans et Tours, et enfin 1 million pour les études, en tout 11 millions; pour l'exercice de 1843, on demande 22 millions 500 mille francs, et par conséquent, pour les deux années, 33 millions 500 mille francs qui seront *portés au compte de la dette flottante.*

Qu'on remarque bien cette dernière disposition, ce sont là les ressources que M. Teste a su créer pour l'établissement de ce qu'il veut bien appeler le réseau des chemins de fer. Avec cela nous aurons peut-être au bout de deux ans une cinquantaine de lieues de chemins de fer disséminés sur plusieurs points du territoire; nous aurons cinq ou six bouts de lignes qui auront à peine une utilité locale et qui laisseront tout à fait intacte la question générale. On voit que M. le ministre des travaux publics tombe tout à fait dans la mystification, et il ressemble un peu à ces emprunteurs qui demandent d'abord de grosses sommes et qui finissent par accepter un petit écu après avoir insisté sur tous les chiffres intermédiaires. En effet, lisez l'exposé des motifs de M. Teste, et vous croyez qu'il veut immédiatement doter de rails les trente-sept mille communes de France; il rapproche l'avenir du présent, et passe de l'élégie au dithyrambe; il déplore notre situation arriérée et nous promet de dépasser bientôt nos voisins dont il cite les travaux avec assez de précision. Il est vrai qu'il a soin de rester dans le vague, et il dit *grosso modo :* « La ligne de Paris à Strasbourg, la ligne sur la frontière belge, la ligne sur l'Angleterre, etc. » Mais on peut passer, pour aller en Angleterre, par Calais, par Boulogne et par plusieurs autres points du littoral. M. Teste n'en dit mot. Ne serait-il pas encore fixé sur le tracé de ces lignes? C'est possible puisqu'il nous demande 1,500,000 fr. pour faire des études. Comme tout cela doit être merveilleusement étudié depuis le temps qu'on y est, et par l'argent qu'on y a laissé! Il est certain que si nous n'avons pas de chemins de fer, nous devrions au moins avoir une excellente carte de nos futurs chemins de fer, et ce qu'on perd ainsi du côté des travaux publics, on le gagnerait sous le rapport de la topographie et des documents financiers et statistiques.

Mais ici encore nous sommes assiégés de doutes, et il nous semble que le prix de 150,000 fr. par kilomètre, mis à la charge de l'État pour un tiers de la valeur des

terrains, pour terrassements et travaux d'art, ne saurait être le résultat d'études consciencieuses ; c'est probablement un chiffre en l'air qui ne dépasse pas le reste du projet. Nous croyons, si on tient compte de ce qui s'est fait jusqu'à présent, qu'on peut le doubler sans exagération, surtout si le gouvernement se réserve la manipulation des fonds, car on sait que s'il bâtit solidement, il bâtit aussi lentement et chèrement.

Les demi-confidences de M. Teste sur le tracé de la ligne de Paris à la frontière belge, par Amiens et Arras, semblent établir que le choix de ce tracé n'est pas heureux. Du moins a-t-il déjà subi de nombreuses critiques, et un homme très-compétent en ces sortes de matières, M. Cordier, lui refuse nettement son approbation. Voici comment il s'exprime à ce sujet dans son cinquième mémoire sur les travaux publics : « Cette ligne ne traverse point de terrain houiller ; elle ne suit point de grandes vallées ; elle passe à travers les collines et les vallons, dans les localités où les chemins vicinaux sont impraticables la moitié de l'année. Ainsi les terrassements seront plus considérables, les pentes plus rapides, le transport des matériaux difficile et cher. Ce tracé n'est point militaire ; la ville de Lille, le boulevard du nord, défendue par la plus brave population, n'a rien à craindre de l'ennemi. Depuis cent ans, les armées d'invasion ont toujours cherché à pénétrer par la frontière la plus rapprochée de Paris, entre Valenciennes et Maubeuge, et entre Maubeuge, Mézières et Sedan. Le chemin de fer de Paris à Calais ne pourrait servir à l'approvisionnement de l'armée de Sambre-et-Meuse, appelée à défendre la frontière ouverte la plus rapprochée de la capitale. Cette ligne, principalement sollicitée par les intérêts anglais, est pour ainsi dire anglaise. Tout conseille au contraire à la France de s'unir par des chemins de fer directement et de préférence avec la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne. On ne doit jamais oublier que le gouvernement anglais, pendant 150 ans, et depuis onze ans surtout, s'est attaché à réduire l'extension du commerce et de la puissance de la France, et se montre encore plus funeste rival pendant la paix qu'ennemi implacable pendant la guerre. » Cette opinion pourrait bien valoir celle de M. Teste, qui ne semble pas très-bien savoir ses tracés par cœur, puisqu'il oublie les points extrêmes des lignes. M. Cordier est plus clair et plus explicite : « Le chemin des frontières du nord, dit-il, doit partir du port de Gravelines, avec embranchement sur Dunkerque et Calais, aller directement à Lille, de Lille à Douai et à Bouchain, avec embranchement sur Valenciennes, et de Bouchain à Cambrai, Saint-Quentin, Chauny, Compiègne, la vallée d'Oise, Pontoise et Paris. »

La combinaison financière qu'on présente est nulle, car elle ne s'étend que sur deux années et s'appuie pour la part du trésor sur la dette flottante. Il n'a pas fallu un grand effort d'imagination pour trouver cela. Aussi la chambre s'est-elle un peu moquée de M. Teste quand il est venu se perdre dans les chiffres et les calculs. D'après le système de M. le ministre des travaux publics, et en supposant que son espèce

de réseau fût sérieux, il faudrait dix, quinze, peut être vingt ans pour l'achever. A vingt-cinq lieues par an, comme l'indique le début, il faudrait vingt-quatre ans pour arriver à un développement de six cents lieues. Et on appelle cela doter le pays de chemins de fer! Nous reviendrons dans un prochain article sur l'œuvre de M. Teste pour examiner jusqu'à quel point et dans quelles conditions la contribution qu'on impose aux départements et aux communes est admissible.

Jeudi 3 mars 1842.

MÉMOIRES SUR LES TRAVAUX PUBLICS, PAR M. CORDIER.

(Deuxième volume.)

Le second volume des Mémoires de M. Cordier ne pouvait paraître dans un moment plus opportun, et les renseignements qu'il contient sur l'établissement des chemins de fer seront consultés avec fruit par les hommes qui s'intéressent véritablement à ces voies de communication.

En rendant compte des précédents Mémoires de M. Cordier, nous avons déjà dit qu'il attribuait la plupart des vices de notre système de travaux publics à la centralisation, qu'il se prononçait hautement contre l'exécution de ces travaux par l'État, et que, selon lui, les associations seules étaient aptes à doter le pays de grandes et utiles voies de communication. Le dernier terme de cette opinion a peut-être quelque chose d'absolu; mais il peut se justifier par le mauvais emploi de sommes immenses fait par le gouvernement depuis dix ans. L'administration, qui a voulu construire elle-même, n'a vu dans les travaux publics qu'un moyen de séduction parlementaire. Dès lors, il fallut disséminer les travaux; on a procédé par fragments, on a fait de petits bouts de routes, et maintenant on veut appliquer ce système aux chemins de fer. On en donne, par le projet de M. Teste, au nord, au centre et au midi.

C'est ainsi qu'on espère calmer les réclamations des localités en sacrifiant les intérêts généraux de la France. Mais cette tactique même empêchera l'exécution des grandes lignes; car entre ces grandes lignes il faudrait choisir, et alors les populations intéressées à chacune des directions en concurrence continueront, de session en session, à se coaliser, par l'intermédiaire de leurs députés, contre les lignes auxquelles on serait tenté de donner la préférence. L'animosité, dit M. Cordier, croîtra d'année en année, et le ministère sera de plus en plus indécis. S'il adopte un tracé, un ministère nouveau en préférera un autre. A la première guerre, toutes les entreprises seront

ajournées ; et dans vingt ans, dans un siècle, peut-être, ces chemins ne seront pas terminés.

C'est donc aux compagnies qu'il faut avoir recours ; mais pour cela il faut que les clauses des traités qui interviendront soient équitables et protectrices ; il faut d'abord leur accorder la perpétuité des concessions, pour les garantir des confiscations, des actes arbitraires et des charges exceptionnelles qu'autorise la clause des concessions à terme. Les votes récents et spontanés des contrées qui sollicitent la préférence dans le choix des lignes rivales, révèlent avec quelle facilité le gouvernement pourrait développer et fonder le système des associations. Jusqu'à présent, cette heureuse intervention du pays a été dédaignée. Cependant le succès d'une véritable association, pour l'exécution des chemins de fer, exige le concours des localités, les souscriptions des propriétaires intéressés à l'exécution des travaux, l'intervention des capitalistes et des allocations du gouvernement.

Les banquiers ne doivent intervenir qu'en qualité de caissiers pour réunir les capitaux dispersés. Le banquier, qui consacrerait une grande partie de son capital à une entreprise de chemin de fer, serait bientôt compromis ; il faut que l'argent qui sort de sa caisse y rentre avec profit dans un court délai. Il y a donc eu double erreur dans les concessions faites directement à des banquiers pour l'exécution des chemins de fer et des canaux. Les concessionnaires n'ont fait que trafiquer des actions qui ont alimenté et augmenté le jeu de bourse.

Voici maintenant quels sont les essais que M. Cordier propose de faire. Il pense que, pour trouver des concessionnaires, il faut fractionner les grandes lignes. Partant de là, il concéderait, pour être exécutées immédiatement : 1° la section du chemin de Paris à Compiègne ; 2° celle de Compiègne à Saint-Quentin ; 3° celle de Saint-Quentin à Cambrai ; 4° de Cambrai à Valenciennes ; 5° de Cambrai à Lille, et 6° la section de Lille à Dunkerque et à Calais. Les chemins de chaque section seraient exécutés sur les mêmes dimensions, en sorte que les locomotives suivraient sans rompre charge toute la ligne de Paris à Dunkerque. Il en serait de même des autres lignes à construire.

Le gouvernement, pour favoriser les travaux, payerait aux compagnies certaines annuités pendant un temps déterminé. L'auteur pense qu'avec 30 millions par an et pendant dix ans, on déterminerait l'exécution de plus de six cents lieues de chemins de fer dans l'espace de six ans, et que ce système d'encouragement créerait sur tous les points du royaume des compagnies qui donneraient une immense impulsion aux travaux.

M. Cordier propose, comme le gouvernement, cinq lignes qu'on exécuterait avant toutes les autres, et qui formeraient le réseau principal. La première est celle de Paris à Dijon, à Châlons et à Lons-le-Saulnier. Elle conduirait directement au Simplon et en Italie, et servirait aux transports des voyageurs et des marchandises de cette partie de l'Europe, en même temps qu'elle ferait arriver promptement nos

troupes sur les frontières de Savoie. La deuxième ligne irait de Strasbourg à Marseille par Mulhouse, Besançon, Châlons, Lyon, Valence, etc. Elle porterait sur le Rhin les produits du Midi, de l'Orient et des Indes, et puis elle recevrait des houilles des mines de la Loire, d'Alais et de Marseille. La troisième ligne partirait de Paris en passant par Compiègne, Saint-Quentin, Cambrai, avec embranchement sur Valenciennes, Douai, Lille, Dunkerque et Calais. La quatrième, de Strasbourg à Lille, par Nancy, Toul, Verdun, Sedan, Reims, Soissons, Compiègne, Saint-Quentin, Valenciennes, Dunkerque. La cinquième, d'Orléans à Tours et à Nantes. Ces diverses lignes ont été étudiées sous le point de vue militaire et commercial, et M. Cordier pense qu'elles remplissent parfaitement les conditions d'artères principales. Ces différentes directions n'ont pas au même degré notre approbation, et nous trouvons que dans ce système la capitale est beaucoup trop isolée, et il n'y a en définitive que trois des cinq lignes principales qui viennent aboutir à Paris.

Il est clair que l'auteur, après avoir proposé son réseau, ne saurait adopter celui proposé par le gouvernement. Encore moins veut-il que l'État exécute par lui-même les chemins de fer. A l'annonce du projet de l'administration, dit-il, les conseils généraux, les villes ont voté des fonds et ont envoyé à Paris des députations nombreuses pour défendre leurs intérêts respectifs. Des réunions composées de notables appartenant aux localités des diverses lignes, ont soutenu les projets de leurs contrées. L'exemple une fois donné devait être suivi par les départements rivaux, au risque de subir, sans être entendus, une décision défavorable. Cet empressement bien dirigé par le gouvernement pourrait donner des résultats immenses en appelant le concours exclusif des associations, aidées des votes du pays.

L'intervention absolue de l'État produira nécessairement, comme nous l'avons déjà dit, des divisions intestines et dangereuses. Entre Paris et chaque extrémité indiquée des grandes lignes, plusieurs projets rivaux proposés, étudiés, sont sollicités avec la même vivacité par les populations intéressées et rivales et par les députés qui les représentent. Si le gouvernement, en présence de ces conflits, temporise, il prive le pays de ces admirables voies de communication; s'il se prononce, il excite le mécontentement des contrées trompées dans leurs espérances. Et puis, en dehors des contrées en concurrence entre elles, on compte quarante départements éloignés ou en montagnes, qui n'ont point de chance d'obtenir une part dans les six cents millions que l'administration entend consacrer aux chemins de fer. Les habitants de ces départements les payeraient sans en profiter, et ils verraient leurs impôts s'accroître au bénéfice de certaines localités privilégiées.

Les critiques que M. Cordier fait des cinq tracés proposés récemment à la Chambre des députés nous paraissent fondées sous beaucoup de rapports, et elles devront se produire nécessairement à la tribune lorsqu'on discutera le projet bizarre et incohérent de M. Teste.

Déjà, dans le premier volume, l'auteur avait attaqué avec une grande vigueur

la centralisation administrative, et montré quels funestes effets elle exerçait en France sur l'exécution et la marche des travaux publics. Le volume que nous avons sous les yeux contient encore à ce sujet des réflexions et des comparaisons précieuses. Tout cela est appuyé sur des faits, et la rigueur des déductions est telle qu'il ne nous semble plus possible de défendre la centralisation avec une apparence de logique et de raison. Le problème des associations est traité par M. Cordier avec la plus grande étendue, et il rappelle à cette occasion les édits et les ordonnances des rois Henri IV, Louis XIII et Louis XIV qui ont produit de si admirables travaux en France sans que le trésor en ait eu la charge.

Nous recommandons à nos lecteurs particulièrement les chapitres relatifs à la législation de ces souverains sur les travaux publics; ils établissent que les vrais principes en matière de construction de routes et de canaux ont reçu les premières applications en France longtemps avant qu'on ait songé à les mettre en pratique en Angleterre et en Hollande où depuis ils ont produit de si admirables résultats. Dès que ces principes ont été abandonnés chez nous, pour être remplacés par la centralisation, les travaux publics ont pris une fausse direction, et l'État a dépensé des sommes énormes en pure perte. C'est ce système que combat M. Cordier de tout son pouvoir, et il conclut que pour faire quelque chose de grand et de durable il faut en revenir à la législation sur les travaux publics, décrétée par Henri IV et Louis XIII, et rendre aux provinces et aux associations cette légitime influence sans laquelle il n'y a que ruine et gaspillage pour le pays.

LA QUOTIDIENNE. — Jeudi 24 mars 1842.

PROJET DE LOI RELATIF AU RACHAT DES ACTIONS DE JOUISSANCE DES CANAUX, EXÉCUTÉS PAR VOIE D'EMPRUNT, EN VERTU DES LOIS DE 1821 ET 1822.

M. le comte d'Angeville, député de l'Ain, a fait distribuer, pendant la séance de la chambre des députés, un ouvrage sur les canaux fort remarquable, fait par M. Aulagnier et par M. le comte d'Angeville, et une lettre de M. Aulagnier à M. le ministre des travaux publics, où se trouvent beaucoup de documents importants qui détermineront nécessairement l'ajournement ou le rejet de la loi proposée qui était jugée très-sévèrement par les députés.

Il est impossible de supposer que les membres de la chambre qui auront pris

connaissance des faits authentiques, consignés dans ce recueil, puissent voter une proposition démontrée imprévoyante, injuste et très-funeste.

M. le comte d'Angeville, député éclairé, laborieux, conservateur et indépendant, ancien officier de marine, s'exprime avec franchise et conviction après de longues et consciencieuses investigations sur les questions qu'il traite avec sagacité.

Il prouve jusqu'à l'évidence que les tarifs des canaux en France sont beaucoup moins élevés qu'en Angleterre et aux États-Unis, qu'on ne doit pas les abaisser; que la cherté de notre navigation est uniquement due à l'état vraiment déplorable de nos rivières, et que cet état funeste est le résultat exclusif de l'administration des ponts et chaussées, qui paralyse le zèle et annule les talents de nos ingénieurs des ponts et chaussées aussi savants que dévoués.

Il montre encore que le but de la loi est de donner une autorité encore plus discrétionnaire à cette administration ambitieuse, impatiente de secouer le joug du contrôle des compagnies, et de les exproprier pour s'attribuer la direction exclusive de tous les travaux publics.

M. le comte d'Angeville, inspiré par l'amour du pays, et préoccupé de la haute pensée de contribuer à ses prospérités, n'hésite pas à nommer les personnes, à citer les faits, et à provoquer l'examen des membres de la chambre animés des mêmes sentiments du devoir, et appelés à décider la question la plus grave de la session.

« Le remède aux vices signalés, dit M. le comte d'Angeville, c'est la spécialité; mais il y a un obstacle presque invincible qui s'y oppose; — M. Legrand, sous-secrétaire d'état actuel, qui, depuis 1822, est le véritable meneur des travaux publics, n'en veut pas entendre parler, etc.

» La résistance que l'on trouve chez M. Legrand, contre la division du corps en spécialité, se conçoit; — les corps, comme les individus, ne veulent pas se suicider, etc.

» La direction donnée à nos travaux publics, depuis vingt ans, a été aussi fatale à notre commerce qu'aux intérêts généraux du pays, etc. »

Il faut lire dans l'ouvrage, l'enchaînement des preuves à l'appui des conclusions, aussi justes que sévères de M. le comte d'Angeville, qui doivent appeler la sollicitude du gouvernement.

Nous rendrons compte plus tard de cet ouvrage.

ARTICLES PUBLIÉS PAR LA *GAZETTE DE FRANCE*.

Samedi 26 février 1842.

MÉMOIRES SUR LES TRAVAUX PUBLICS,

PAR M. CORDIER, DÉPUTÉ DU JURA.

Voici encore un homme d'expérience et de talent qui, fatigué de la centralisation, rebuté, découragé par les difficultés que les questions d'utilité publique rencontrent lorsqu'elles veulent se produire à la tribune, se réfugie dans la publicité. On croira peut-être qu'un inspecteur divisionnaire distingué du corps des ponts et chaussées, membre de plusieurs sociétés savantes, qui réunit à ses titres celui de membre de la chambre élective, doit avoir une grande influence dans les conseils, une certaine autorité dans les délibérations parlementaires? Que l'on se détrompe. Il n'y a place aujourd'hui que pour les rivalités, les querelles d'ambition, les questions irritantes et les luttes dramatiques. Pourquoi irait-il porter à la tribune des idées utiles au pays? Les conversations des centres couvriraient sa voix, un avocat le contre-carrerait à propos de chemins de fer, et un fabricant de draps se prétendrait plus spécial que lui en fait de routes et de canaux. M. Cordier prend donc le parti de se faire entendre au moyen de bons et substantiels *in-quarto*.

M. Cordier se procure ainsi la consolation que le *Journal des Débats* offre à Montesquieu et à M. de Chateaubriand, non éligibles. C'est bien quelque chose. Mais est-ce la peine de faire partie de la Chambre? Autant vaudrait rester chez soi.

« Telle sera, dit M. Cordier, la perpétuelle destinée du pays, jusqu'ici fatale, plus tard désastreuse, pendant la domination plus que souveraine des administrateurs politiques, hommes de lettres, d'académie et de tribune, très-éloquents sans doute, mais étrangers à toutes spécialités, et cependant maîtres des destinées de nos départements.

» Il est évident qu'à la Chambre, dans les séances toujours solennelles et académiques, l'homme spécial ne peut se faire comprendre de tous, et dès lors il ne serait écouté que par les trente ou quarante députés instruits dans la même spécialité. Intelligent, il s'abstient, parce qu'il prévoit qu'il fatiguerait l'assemblée composée de membres spéciaux dans les diverses autres branches des sciences.

» Le député politique, au contraire, ne traitant que les questions de partis, de personnes et de l'étranger, trouve l'assemblée attentive, et, s'il est grand orateur, il entraîne les suffrages unanimes et fonde sa puissance parlementaire.

» *Ce prince* de la tribune est par ce système nommé premier ministre ou ministre d'une administration; mais son inexpérience complète des affaires de son département, son invincible éloignement de tous détails, le livrent à des commis sous ses ordres, qui eux-mêmes ignorent la France et succombent sous le poids des dossiers accumulés par la centralisation dans les bureaux de la capitale.

» La fatalité d'un tel système condamne le gouvernement à demander au pays, après vingt-cinq ans de paix générale, 640 mille fonctionnaires, agents ou soldats, et 1300 millions pour faire marcher une machine gouvernementale si compliquée et pour parer à tous les désordres inséparables d'une telle organisation.

» Les grands orateurs, enthousiastes d'un gouvernement de tribune, veulent maintenir la suprématie de la parole sur les connaissances spéciales, et se réserver le pouvoir illimité de nommer leurs amis politiques à des milliers d'emplois publics. Dans la conviction qu'ils sont eux-mêmes d'excellents ministres, ils pensent qu'un homme d'esprit et de tribune peut administrer parfaitement, également et tour à tour les finances, les travaux publics, le commerce, l'instruction publique, l'intérieur, les relations extérieures, etc., sans aucune étude préalable.

» Ils supposent le même mérite à leurs amis, aux solliciteurs de salons, et leur confèrent la direction des branches les plus importantes de l'administration de Paris et des départements.

» Par toutes ces causes, l'administration française est à la fois la plus chère, la plus stérile, la moins populaire, la moins capable d'assurer une longue sécurité. Et, ce qui est également déplorable, aucune population libre d'Europe ne voudrait s'y soumettre.

» Cette administration centralisée, absolue, a toujours conduit à des catastrophes. Cependant on ne peut espérer que les célèbres orateurs de la tribune qui ont doté la France de législations impraticables, voudront abdiquer et se suicider. »

Il faut avouer que le tableau est complet. Il prouve que le gouvernement parlementaire, non-seulement n'est pas le meilleur des gouvernements possibles, mais encore est le plus mauvais de tous; car on peut mettre au défi de trouver rien de pis pour une nation que d'être sous le joug d'une centralisation absolue, de donner beaucoup d'argent sans obtenir aucun bon résultat, et d'être administrée par de beaux parleurs qui ne connaissent pas ce qu'ils ont à faire, et livrent le pays à des commis aussi ignorants qu'eux, et souvent prévaricateurs, comme nous l'avons vu et le voyons tous les jours.

Le système est donc désastreux et ne peut mener qu'à des catastrophes. Ils sont bien coupables les hommes qui provoquent ainsi les tempêtes. M. Cordier, qui les connaît bien, nous dit qu'ils ne se suicideront pas. Certes, ce ne sont pas des Co-

drus et des Décius, nous le savons bien ; mais il sera possible aux prochaines élections d'en tuer constitutionnellement un nombre assez grand pour avoir une majorité nationale qui nous rendra le droit et le sens communs.

M. Cordier a consacré dans ce volume une grande place à la question des chemins de fer et à la puissance des associations comme moyen. Voici le second titre de son *cinquième mémoire;* il en donne une idée très-sommaire, mais exacte : « Nécessité du concours des autorités locales, électives et libres, et des compagnies concessionnaires à perpétuité, pour la prompte et complète exécution et le parfait entretien des travaux publics productifs. Génie et puissance créatrice des associations. Influence désastreuse de la centralisation administrative absolue. »

Des autorités locales libres et électives supposent des assemblées départementales et provinciales libres et électives aussi, et une assemblée générale ayant sa base dans ces institutions primaires. Les associations également ne peuvent se former et vivre sans un système représentatif logique et vrai, car il leur faut un appui, et elles ne peuvent l'avoir que dans une assemblée représentant tous les intérêts, qui dominera par son caractère, sa puissance et sa force, les associations particulières et les conseils locaux. Allez donc proposer des associations à un système qui oppose des régiments à une assemblée de capitouls, qui fait faire un recensement la baïonnette au bout du fusil, qui a peur de quatre hommes rassemblés dans la rue, qui craint ses gardes nationales, pour lequel la presse est un cauchemar affreux, et qui sent ne pouvoir subsister qu'en éparpillant, morcelant, individualisant et réduisant en poudre impalpable toutes les forces sociales.

M. Cordier, ne pouvant espérer se faire entendre à la tribune, envahie par les hommes politiques, s'est mis à parler au pays *par la fenêtre*, expression parlementaire assez pittoresque, qui n'a pas été inventée par les centres. Nous qui sommes dans la rue, en attendant que la porte soit ouverte, écoutons la parole d'un homme de conscience et d'expérience, qui nous peint la situation avec une fidélité de pensée et une énergie d'expression que nous n'oserions pas employer. Car, par une inconséquence qui ne peut appartenir qu'à un temps de confusion, la vérité est innocente ou coupable, selon le lieu, le temps, la forme et la personne qui servent à la produire.

« La révolution de 1830, dit l'auteur, qui devait rendre au pays toutes ses anciennes franchises, et s'était présentée avec de brillantes promesses de réduction d'impôts et de prospérités nationales, n'a servi qu'à porter la centralisation administrative et les taxes aux dernières limites de l'exagération. Les pertes de la France, par ce système administratif, sont immenses. »

M. Cordier évalue ces pertes à 5 milliards, si l'on ajoute à ce qui a été gaspillé, ce que l'on a négligé d'acquérir par incurie et par mauvaise administration.

« Le gouvernement paye 640 mille fonctionnaires, agents et soldats. Il perçoit 1300 millions d'impôts. Il enlève à la production l'élite de la jeunesse, les hommes

les plus capables d'accroître les prospérités publiques, et, ensemble, au moins 2 milliards par an. Par une conséquence infaillible, le pays (lisez le monopole) est forcé de prendre une grande partie de ses délégués parmi les fonctionnaires qui se trouvent engagés à maintenir le système de centralisation, cause évidente de toutes les convulsions intestines depuis cinquante ans.

« *Par cet ordre de choses, trente millions d'habitants des campagnes se trouvent déshérités du maniement des affaires publiques, et n'apprécient la valeur du gouvernement et ne mesurent leurs affections que par le tarif plus ou moins bas des impôts.* »

Cela est triste à penser et à dire. Le système, en effet, détruit tout patriotisme, tout dévouement. Personne ne songe à faire des sacrifices là où la centralisation s'empare de toute influence et de toute action. L'avertissement annuel de l'impôt devient le thermomètre de l'affection en raison inverse du taux des charges publiques. Non, certes, il n'existe pas au monde une situation plus précaire, plus inquiétante, plus dangereuse.

« Depuis un demi-siècle, poursuit M. Cordier, la direction des affaires est livrée aux grands orateurs politiques, et depuis un demi-siècle la France est en révolution. Comparée aux grandes puissances rivales, on répète de toutes parts qu'elle est en décadence malgré ses héroïques légions, malgré le nombre prodigieux de ses grands généraux et des hommes illustres dans toutes les carrières qu'elle a produits.

» La centralisation administrative livrant sans réserve, sans conditions, les forces et les finances du pays aux gouvernements qu'elle a toujours faits absolus, les a, pour ainsi dire, poussés par l'enivrement et les égarements d'un pouvoir sans limites à toutes les exagérations qui ont coûté à la France en cinquante ans trois millions d'hommes, quatre-vingts milliards, et le triomphe définitif des ennemis au dehors.

» Telle sera la perpétuelle destinée du pays, jusqu'ici fatale, plus tard désastreuse, pendant la domination plus que souveraine des administrateurs politiques, hommes de lettres, d'académie et de tribune, très-éloquents sans doute, mais étrangers à toute spécialité, et cependant maîtres des destinées de nos départements. »

On reprochera peut-être à M. Cordier d'abonder ici un peu trop dans son sens. Mais il y a tant de sagesse dans son esprit que nous sommes certains que, sans exclure les rhéteurs et les orateurs, les hommes de lettres et d'académie, ainsi que les administrateurs et fonctionnaires éclos comme des champignons au soleil de juillet, il sera fait à ces éléments une juste part; mais non pas la part de la conquête, la part du lion, mais une part proportionnée à la place qu'ils occupent dans les intérêts généraux. Nous ne sommes pas exclusifs comme M. Guizot. En réclamant les droits de tous, nous laissons à chacun ce qui lui appartient légitimement, tandis que le chef de la doctrine, en niant les droits que nous tenons de l'antique constitution du pays, donne tout à quelques-uns et déshérite l'immense majorité des Français.

La réforme est donc le seul remède aux maux et aux dangers signalés par M. Cordier. Quand elle arrivera, ce qui ne peut tarder, nous aurons les associations qu'il demande avec leurs résultats d'utilité, de prospérité et de gloire. Alors nous aurons grand plaisir à entendre M. Cordier à la tribune, car il nous parlera de nos intérêts et de nos affaires, et non de la prééminence de M. Thiers sur M. Guizot, discussion qui se prolonge infiniment trop longtemps.

GAZETTE DE FRANCE. — 13 avril 1842.

DU FLÉAU DES INONDATIONS ET DES CAUSES QUI LE FAVORISENT.

M. Cordier, député du Jura, vient de publier, sur le projet de loi ayant pour objet d'ouvrir au ministre des travaux publics un crédit de 4 millions pour la réparation des dommages causés par le débordement des eaux, des observations dans lesquelles nous retrouvons la justesse de raisonnement de l'homme politique, et le coup d'œil exercé de l'ingénieur habile et expérimenté. Tel est le caractère des écrits de M. Cordier; mais les nouvelles considérations qu'il présente ont une importance qui appelle l'attention de tous les hommes éclairés.

En 1840, il y a eu des inondations; le gouvernement a demandé 6 millions pour réparer les dommages dans sept départements. En 1841, des inondations nouvelles ont emporté les travaux commencés, et le gouvernement demande encore 4 millions. M. Cordier assure que les digues qu'on établira dans le lit du Rhône seront emportées de nouveau, et que de nouvelles subventions seront demandées. N'est-ce pas là gaspiller la fortune publique dans un jeu ruineux?

Telle est la conséquence de la centralisation abusive. M. Cordier prouve qu'elle est la cause de tout le mal, en ce qu'elle se substitue aux associations qui défendraient efficacement le sol contre les débordements, et de plus, parce que le morcellement des attributions empêche de remonter aux causes et d'y remédier.

Les associations locales, ayant un intérêt de conservation, agissent promptement, avec économie, et selon l'expérience qu'elles ont du danger et de ses causes. La centralisation agit de loin, sans aucune connaissance de ce qu'elle fait, et très-dispendieusement. L'unité de vues et de moyens ne peut exister entre des ministres qui ont des attributions différentes et se reposent du travail sur des chefs de division (députés) portant le titre fastueux de directeurs généraux.

Pour neutraliser les causes des inondations, il faudrait reboiser les montagnes, pratiquer le système fertilisant des irrigations, favoriser par une culture intelli-

gente la filtration et l'évaporation des eaux; mais cela ne regarde pas le ministre des travaux publics, qui ne peut que proposer d'élever des digues. Son confrère de l'agriculture est une puissance avec laquelle il faut négocier, et de telles négociations sont interminables.

M. Cordier rappelle à ce sujet que Sully était surintendant des finances et ministre des travaux publics par-dessus le marché; que Colbert avait dans ses attributions les fonctions dont sont investis aujourd'hui cinq à six ministres ou directeurs généraux députés.

Pendant que la centralisation négocie, délibère, fait ses plans et ses devis, les fleuves percent ou franchissent leurs digues et ravagent toute une contrée. Quelques secours bien simples et peu coûteux portés par des associations auraient probablement prévenu un grand désastre; mais qu'est-ce que cette considération auprès de la nécessité de mettre beaucoup de députés dans les bureaux?

M. Cordier aura peut-être vu, à son début dans la carrière, les poldres Marguerite, Saint-Pierre et du Capitalendam, sur le bas Escaut, entièrement couverts de l'eau de la mer, avec leurs villages submergés et la flèche des clochers s'élevant au-dessus de l'inondation. C'était en 1808, une pièce de fascinage ou quelques pelletées de terre auraient suffi pour fermer l'issue peu considérable que l'élément s'était frayée et avait ensuite convertie en une large brèche. Mais Napoléon avait dissous les associations de défense, confisqué leurs caisses, aboli un système admirable de surveillance et centralisé à Paris l'administration des poldres. La mer, sans respect pour les décrets impériaux, donna dans une nuit et par une grande marée, une terrible leçon au vainqueur d'Austerlitz; mais ce fut aux dépens d'une laborieuse population qui vit du haut des digues engloutir le fruit de ses travaux. Les héritiers du despotisme impérial ne sont pas plus sages.

M. Cordier annonce qu'il votera la loi avec la conviction de son inefficacité, mais comme une conséquence du passé. Il voudrait une législation qui confiât les travaux d'endigage à la sollicitude des riverains organisés, aidés par des subventions accordées partout dans les mêmes proportions. Nous croyons, nous, que rien n'oblige à voter une mauvaise loi, quoique conséquence d'un passé défectueux. Les vues de M. Cordier sont sages, logiques et conformes à l'intérêt général. Ce serait une bien déplorable nécessité que celle qui obligerait, en voyant le meilleur parti, de suivre le pire, et de jeter ainsi, littéralement, des millions dans l'eau, au détriment des contribuables et sans utilité pour les riverains des fleuves.

FIN.